**Справка за отразяване на постъпилите предложения и становища от обществените консултации по Проекта на условия и ред за възлагане на обществени превозни услуги с железопътен транспорт, публикуван за обществено обсъждане на 2 юни 2025 г.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Предложение** | **Приема/не приема предложението** | **Мотиви за неприемане на предложението** |
| КТ Подкрепа | Оставаме с впечатление, че Държавата се опитва да абдикира от дейността за превоз на пътници, като се отказва доброволно от водещата си роля, като национален железопътен превозвач. Същевременно предоставя на частния/те превозвач/и всичко необходимо, а именно: Нов подвижен състав, квалифициран и правоспособен персонал, ремонтни бази, разработен ГДВ и допълнително гарантира необходимата субсидия и разумна печалба до 5%. | Не се приема | Либерализацията на пътническия железопътен пазар е съвкупност от законови промени, свързани с въвеждане в българското законодателство на изискванията на т. нар. „четвърти железопътен пакет“ на Европейския съюз (ЕС), приет през 2016 г. Неговата цел е да се доизгради и да се подобри функционирането на единното европейско железопътно пространство, което включва пет нормативни акта, разделени на „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“. С политическия стълб се утвърждава пълното отваряне на пазара за железопътни услуги при равен достъп и недискриминационни условия, въвежда се състезателната процедура като стандартна процедура за възлагане на обществени поръчки за услуги, с преходен период до м. декември 2023 г.  Държавата подготвя настоящата процедура за възлагане на обществена услуга за превоз на пътници с железопътен транспорт. Целта е да се предостави най-доброто на потребителите, при най-добри условия и цена на услугата. Условията за възлагане на пътническата железопътна услуга отчитат обществения и държавен интерес, като са съобразени с ангажиментите, произтичащи от членството на Република България в ЕС, включително Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (Регламент № 1370/2007), Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ) и др.  Съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 компетентният орган възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура; избраната конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива е и отговаря на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. За да се спазят тези изисквания, процедурата за възлагане на обществената услуга е подготвена така, че да създава най-добри условия за практически осъществима конкуренция, като е предвидено предоставянето на пътническа железопътна услуга по географски региони и пазарни сегменти, както следва:  а) Западен регион – експресни влакове, бързи влакове, пътнически влакове, международни влакове и нощни влакове;  б) Северен регион – бързи влакове и пътнически влакове;  в) Южен регион – бързи влакове и пътнически влакове.  В случай, че не се пристъпи към разделяне на обособени позиции, условията по процедурата могат да бъдат изложени на риск да не бъдат счетени за справедливи и недискриминационни, както се изисква в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съществува риск решението за възлагане да бъде оспорено чрез обжалване, предвидено в член 5, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, за неспазване на член 5, параграф 3 от същия нормативен акт, което би могло да доведе както възстановяване на сумите на субсидията, изплатени на превозвача по договора, така и до наказателна процедура за страната ни.  В съответствие с изискванията на Регламент 1370/2007 състезателната процедура е предвидена в Националния план за възстановяване и устойчивост, където българската държавата е поела ангажимент възлагането на превоза с железопътен транспорт да бъде извършено с конкурентна и недискриминационна тръжна процедура, при разделяне на няколко обособени позиции В Приложението към Решението за изпълнение на Съвета за одобряване на оценката на плана за възстановяване и устойчивост на България, публикувано на адрес: https://nextgeneration.bg/14, е включен Ключов етап 165 „Нов договор за обществена услуга (ДОУ) за железопътен превоз, за който е посочено, че при изготвянето на процедурата за възлагане се вземат предвид всички подходящи мерки, за да се гарантира премахването на всички потенциални пречки за достъпа до пазара, включително разделянето на договора на няколко обособени позиции с ограничен обем.  Изпълнението на Ключов етап 165 е обвързано с шестото плащане по НПВУ.  Съгласно чл. 24, параграфи 3 и 6 от Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост Европейската комисия оценява определените в посоченото по-горе решение ключови етапи и цели, и когато установи, че е налице незадоволително изпълнение, плащането на цялото или на част от финансовото участие се спира.  Условията за участие в процедурата, включително, но не само предоставянето на подвижен състав, собственост на държавата, за изпълнение на услугата, в пълна степен се отнася и ще се прилага и за настоящия превозвач „БДЖ – Пътнически превози ЕООД. Нещо повече, предвиденият в проекта на условия за възлагане на процедурата, ред за предоставяне на подвижен състав, по нищо не се отличава от установения вече. В тази връзка е достатъчно да бъде посочено, че подвижният състав – закупен или придобит от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД след м. декември 2007 г., е такъв, придобит с предоставени средства от държавния бюджет.  Предвид изложеното, в съответствие с вече установената повече от 15 години практика, по отношение на подвижния състав, на всички изпълнители ще бъде осигурен равен достъп до подвижния състав, като частта от него, която ще им бъде предоставена, се определя пропорционално на обема на услугата, която ще извършват по съответната обособена позиция, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна.  Държавата провежда политиката в областта на железопътният транспорт, като регулацията на този превоз е възложен на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“, която е независим регулаторен орган и национален орган по безопасността. Държавата не е национален железопътен превозвач.  Държава има ангажимент към обществото, в настоящия случай това е ангажиментът да осигурява железопътен превоз на пътници, при приемливи за социално слабите финансови условия, превозът с железопътен транспорт да бъде достъпен и в отдалечените и труднодостъпни места. Задължението на държавата към пътниците е да предостави не имитация на железопътен превоз, а превоз, който да отговаря на стандартите за надеждност, безопасност, качество и „влакът да пристига навреме“. В тази връзка, държавата сключи договори за доставка на новопроизведен подвижен състав (съответно с Шкода и Алстом), които се финансират от Националния план за възстановяване и устойчивост. Държавата също така е поела и ангажимента за съществени реформи в обществения превоз, които са изразяват в изготвянето на Закон за обществения транспорт, който ще положи основите на националната транспортна схема, с приоритет именно на железопътния транспорт, и за провеждането на състезателна, недискриминационна и публично оповестена процедура за избор на железопътни превозвачи. Тези ангажименти са поети от Република България през 2022 г., обявени са официално и държавните органи следва да ги спазват.  Конкурентната процедура е доказаният път за постигане на най-добрите и устойчиви решения. Настоящият превозвач „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД също е избран през 2009 г. в резултат на състезателна процедура.  Страната ни е пълноправен член на ЕС и черпи своите ползи от това. Република България е обвързана от достиженията на правото на ЕС, защото последните са подчинени на най-добрите принципи на правото. Сред последните е и принципът на социалната държава. Последното намира силно отражение в подготвените и предмет на настоящото обсъждане проекти, които предвиждат преминаването на всички работници и служители (независимо от факта, че държавите членки могат да предпочетат и друго решение). Въвежда се и изричното задължение за новите превозвачи да поддържат действащ КТД през целия 12-годишен срок на договорите. |
| Не става ясно, как след преминаване на персонала от държавния към частния/те превозвач/и по чл. 123 от КТ, ще бъдат защитени интересите на работниците и служителите. Сключения КТД с държавния превозвач е за срок от максимум 2 години. Евентуално частният/те превозвач/и ще поеме/ат задълженията по действащия КТД, но след изтичане срока на действия на КТД, няма правна норма която да задължи съответния частен превозвач/и да сключи нов КТД. В лицензираните превозвачи за превоз на пътници няма изградени синдикални структури. След това на всички ни е ясно какво ще се случи. | Приема се по принцип | В рамките на процедурата ще бъде осигурено адекватно равнище на социална закрила за персонала на настоящия превозвач, съгласно Съображение 12 от Регламент (ЕС) 2016/2338. Изпълнителите ще бъдат задължени да спазват изискванията, приложими в областта на социалното и трудовото право, установени с правото на Европейския съюз, националното право и колективното споразумение.  В съответствие с чл. 123, ал. 1, т. 7 от Кодекса на труда трудовите правоотношения с работниците и служителите на настоящия превозвач ще бъдат запазени и няма да бъдат прекратени при избора на нови изпълнители на обществената превозна услуга. За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда. |
| При подаване на оферти за сключване на договор с държавата, частните железопътни субекти могат да дадат и по-ниска цена на влаккилометър, поради тяхната необремененост от ДМА и персонал. | Приема се по принцип | Като социално отговорно ведомство Министерството на транспорта и съобщенията не квалифицира настоящите работници и служители в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД като „обремененост“. Заетите работници и служители в българските железници полагат достоен труд. В тази връзка, в рамките на настоящата процедура са предвидени съответните мерки за защита на правото им на труд, включително, но не само запазване на трудовите правоотношения, задължение за избраните превозвачи да поддържат колективен трудов договор за срока на договора за предоставяне на обществена услуга.  Избраните превозвачи имат право в дейността си да се ползват от ДМА, предоставени от държавата (чрез настоящия превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД), но като в същото време по своя преценка могат да изберат да изпълняват задължението си по договора със собствен и/или нает подвижен състав.  Министерството на транспорта и съобщенията приветства всяко предложение от потенциални участници в планираната процедура, което едновременно с повишаването на качеството на услугата ще предложи и намаляване на размера на плащанията от страна на държавния бюджет. |
| При обявяване на условията за кандидатстване по процедурата, би следвало да се изисква доказване на опит, компетентност, назначен правоспособен и квалифициран персонал и собствен подвижен железопътен състав. Не виждам как частен железопътен превозвач с получена лицензия за превоз на пътници в Р България ще покаже всичко това, като никой от тях не е превозил и един пътник до този момент. | Приема се по принцип. | Съгласно чл. 38, ал. 1, т. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), кандидатът за издаване на лицензия за железопътен превоз следва да докаже професионална компетентност. За целта кандидатът предоставя предвидените в чл. 5, ал. 2, т. 7, букви „а“ и „б“ от Наредба № 42 от 6.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари (Наредба № 42) документи, а именно: а) вътрешни правила за управление на превозната дейност или декларация, че такива ще бъдат разработени; б) документи, доказващи, че лицата, на които е възложено да ръководят превозната дейност, имат познания и/или опит, необходими за упражняването на дейността в обхвата на лицензията (автобиография, дипломи за завършено образование, документи за професионална квалификация, трудова книжка или друг документ, удостоверяващ стаж в областта на железопътния транспорт, документ за правоспособност и други).  Съгласно чл. 5, ал. 2, т. 8 от Наредба № 42 кандидатът предоставя и документи за вагони и локомотиви, с които ще се извършва превоза на пътници – договори за покупка, договори за наем, лизинг, както и данни за сертифицирана структура, отговорна за поддръжката на превозните средства.  По отношение на осигуряването на персонал за управление на движението на возилата, съгласно чл. 5, ал. 2, т. 10 от Наредба № 42 кандидатът представя следните документи: а) длъжностно разписание; б) длъжностна характеристика и изисквания за длъжността; в) сключени договори за наемане на персонал; г) свидетелство за квалификация и правоспособност на лицата.  Когато кандидатът е в процес на изграждане на материална база, документите по чл. 5, ал. 2, т. 8 и 10 от Наредба № 42 се заместват с декларации, в които се посочват начинът и финансирането на придобиването или ползването им, както и техните основни параметри.  Всеки нов железопътен превозвач, на когото е издадена лицензия за извършване на железопътен превоз на пътници, следва да е преминал проверка и да е доказал, че отговаря на изискванията на чл. 38 от ЗЖТ, като е предоставил всички необходими документи.  В документацията към участниците по трите позиции се предлага да се поставят следните изисквания:  1) да притежават Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници, издадена в Република България или в друга държава членка на Европейския съюз, валидна на територията на държавите членки на Европейския съюз;  2) да притежават Единен сертификат за безопасност за пътнически транспорт, с област на дейност всички линии от националната железопътна инфраструктура на Република България;  3) да разполагат или да са в състояние да осигурят до ефективната дата на изпълнението на договора, (13 декември 2026 г.), най-малко посочения в документацията подвижен състав за изпълнението на услугата по съответната позиция;  4) да прилагат система за управление на качеството, с оглед поддържане на качеството на услугите, съответстваща на стандарт БДС EN ISO 9001:2015 или еквивалент с област на приложение „Извършване на превоз на пътници с железопътен транспорт в международно и вътрешно съобщение“.  По отношение на участниците в процедурата за извършване на обществена услуга в западния регион се предвижда и следното изискване за доказване на технически и професионални способности: Участникът следва да е изпълнил дейност с предмет и обем, идентични или сходни с този на обособена позиция № 1 през последните 6 (шест) години, считано от датата на подаване на офертата. За „дейност/услуга с предмет, сходен с предмета на поръчката“, се приема дейност/услуга, която включва превоз на пътници с железопътен транспорт, като обемът на превозните услуги трябва да е минимум 9 000 000 влаккилометра за всяка една от последните шест години.  За участниците в процедурата за извършване на обществената услуга в северния и южния регион подобно изискване не се предвижда, за да не се препятства още в начален етап възможността за участие на новолицензирани превозвачи. Документацията за провеждане на процедурата ще бъде публично огласена, включително чрез публикуване на съответните документи в „Официален вестник“ на Европейския съюз. Това на практика означава достъп до условията за провеждане и възможност за подаване на оферти от превозвачи, включително и от други държави членки на ЕС.  Процедурата за възлагане на задължения за обществена услуга е сериозна стъпка за фактическото отваряне на конкуренцията в пътническия железопътен транспорт. Държавата отваря пазара за конкуренция, като същевременно трябва да постави изисквания, така че да осигури сериозни гаранции за непрекъснатост на услугата. В контекста на изложеното е обществено оправдано западният превозвач, който ще изпълнява най-голям обем превози – 74,77%, да притежава опит и технически способности в сферата на железопътния превоз на пътници. |
| Не става ясно, дали към дата 13 декември 2026 г., ще бъде разработена и готова единна билетоиздаваща система, или ще се наложи пътниците, ако ползват повече от един превозвач да си закупуват наново билети. Ако към горепосочената дата няма такава единна система, как ще се организира продажбата на билети. | Приема се по принцип | Използваната към момента система за продажба на билети от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е от т. нар. „затворен тип“, което не позволява нейното интегриране с информационни системи на други превозвачи. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД през 2024 г. е сключило договор за разработване и внедряване на нова билетоиздаваща система, която да позволява интеграция с информационни системи на други превозвачи. Новата система ще бъде разработена и внедрена до 1 декември 2027 г. |
| Не става ясно, дали поръчката ще стартира с включена ремонтна дейност или ремонтната дейност ще бъде отделена като самостоятелно предприятие преди това. Според нашите членове, този вариант на отделяне не е добър. Ще се увеличи времето за ремонтите по необходимост и ще се наруши оборота в работа на подвижния железопътен състав. | Приема се | Ремонтната дейност няма да бъде отделяна в самостоятелно предприятие. Последната ще се запази и ще се предоставя на търговски принцип от Западния превозвач.  В допълнение поясняваме:  В случай че избран Изпълнител не разполага със собствена сервизна база за техническа поддръжка на подвижния състав и не е сертифициран за структура, която отговаря за поддръжката, същият е задължен към ефективната дата на изпълнение на договора да е сключил договор със сертифицирана структура, която отговаря за поддръжката, с обхват: подвижният състав, с който ще изпълнява услугата (пътнически вагони/ дизелови локомотиви/ електрически локомотиви/дизелови мотрисни влакове/електрически мотрисни влакове и други), както и със структури, които притежават сертификат за съответствие за функции по поддръжката, с обхват съответния тип пътнически вагони, включително чрез използването на сервизните бази, собственост на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, по цени, публично обявени от дружеството. Материалната база (депа, експлоатационни центрове и други, свързани с поддръжката и експлоатацията на подвижния състав), която към момента на откриване на процедурата е собственост на настоящия превозвач – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ще бъде достъпна за всички избрани да предоставят услугата превозвачи, при равни условия за всички, включително и ценови такива. Последната се предвижда да бъде управлявана/оперирана от Западния превозвач. |
| До излизане на стария подвижен състав от експлоатация, не става ясно кой ще поеме маневрената дейност и обезпечаване на същата с подвижен маневрен състав, персонал и съпътстваща инфраструктура. | Приема се по принцип | Предвидено е маневрената дейност да се извършва от Западния превозвач.  В ЗЖТ не се предвижда изискване за издаване на отделна лицензия на железопътно предприятие за извършване на маневрена дейност. Нейното извършване е уредено в Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (Наредба № 58). Предприятието, което ще извършва маневра, трябва да притежава „Единен сертификат за безопасност“ и да представи в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ съответни инструкции и процедури по безопасност съгласно чл. 22, ал. 3 от Наредба № 58. |
| При решение за отделяне на ремонтната дейност в самостоятелно предприятие, което по Вашите думи ще включва всички ремонтни бази, които са собственост на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, за ремонт на локомотиви, вагони и мотриси, ние виждаме следните опасности:  При извършване на даден вид ремонт, който е свързан с доставка на резервни части, материали и консумативи и прилагайки процедурите по ЗОП, има опасност от забавяне на съответния ремонт, от което дружеството ще търпи неустойки от неспазване на съответните срокове по договорите.  При ремонт на подвижен железопътен състав собственост на държавния товарен железопътен превозвач, има риск от забавяне или невъзможност от своевременно заплащане на съответната услуга, което веднага от своя страна ще рефлектира до финансовата обезпеченост на ремонтното дружество и превръщането му в кредитор, подобно на ДП НКЖИ.  Състоянието на ремонтните бази, като сграден фонд и съоръженото с машини и съоръжения е много лошо, на ниво от 70-те години на миналия век. Ремонта на сградния фонд, собствения железен път и коловозно развитие и подмяната на оборудването /машини, съоръжения, стендове, екипировка/ няма да е по силите на самото предприятие. Да не говорим за повишаване на енергийната ефективност, конкурентоспособност на единния европейски пазар и ефикасност на процесите. | Приема се | Ремонтната дейност няма да бъде отделяна в самостоятелно предприятие. Последната ще се запази и ще се предоставя на търговски принцип от Западния превозвач.  В допълнение поясняваме:  В случай че избран Изпълнител не разполага със собствена сервизна база за техническа поддръжка на подвижния състав и не е сертифициран за структура, която отговаря за поддръжката, същият е задължен към ефективната дата на изпълнение на договора да е сключил договор със сертифицирана структура, която отговаря за поддръжката му, с обхват: подвижния състав, с който ще изпълнява услугата (пътнически вагони/дизелови локомотиви/електрически локомотиви/дизелови мотрисни влакове/електрически мотрисни влакове и други), както и със структури, които притежават сертификат за съответствие за функции по поддръжката, с обхват съответния тип пътнически вагони, включително чрез използването на сервизните бази, собственост на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, по цени, публично обявени от дружеството. Материалната база (депа, експлоатационни центрове и други, свързани с поддръжката и експлоатацията на подвижния състав), която към момента на откриване на процедурата е собственост на настоящия превозвач – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ще бъде достъпна за всички избрани да предоставят услугата превозвачи, при равни условия за всички, включително и ценови такива. Последната се предвижда да бъде управлявана/оперирана от Западния превозвач. |
| Защо от участниците в процедурата ще се изисква само прилагане на системата за управление на качеството в съответствие със стандарт БДС EN ISO 9001:2015? Би трябвало да се изисква и прилагане на системи за управление по отношение на околната среда в съответствие със стандарт БДС EN ISO 14001:2015 и системи за управление на здравето и безопасността при работа в съответствие със стандарт БДС EN ISO 45001:2023 /2018/, с обхват на приложение „Извършване на превоз на пътници с железопътен транспорт в международно и вътрешно съобщение. Ремонт и експлоатация на подвижния железопътен състав и управление на безопасността на превозите“.  Това е във връзка с изискванията за опазване на околната среда, стремежа към все по „зелена" Европа, както и реализиране на поставената цел за издигане в култ на дейностите свързани с безопасността на работното място и безопасността на движението. | Приема се частично. | От участниците в процедурата по възлагане на обществена услуга по превоз на пътници с железопътен транспорт се изисква сертификат за съответствие със стандарт ISO 9001:2015, с област на приложение „Извършване на превози на пътници с железопътен транспорт в международно и вътрешно съобщение. Ремонт и експлоатация на подвижен железопътен състав и управление на безопасността на превозите. Посоченият сертификат гарантира изпълнението на предмета на поръчката. Участниците в процедурата могат да приложат и други възможни сертификати или еквиваленти на тях. |
| Не става ясно оценен ли е риска за държавата и как по този начин чрез раздържавяване, ще се повиши качеството на услугата, как ще я управляваме и как ще я измерим, и ако не постигнем желания резултат, какво ще последва след това. | Приема се за сведение | Условията за възлагане на пътническата железопътна услуга отчитат обществения и държавния интерес и са съобразени с ангажиментите, произтичащи от членството ни в ЕС, включително Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (Регламент № 1370/2007), Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ) и др. В случай, че не се пристъпи към разделяне на обособени позиции, условията по процедурата могат да бъдат изложени на риск да не бъдат счетени за справедливи и недискриминационни, както се изисква в чл. 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съществува риск решението за възлагане да бъде оспорено чрез обжалване, предвидено в член 5, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, за неспазване на член 5, параграф 3 от същия нормативен акт, което би могло да доведе до възстановяване на сумите на субсидията, изплатена по договора.  Конкурентната процедура е предвидена и в Националния план за възстановяване и устойчивост, където държавата е поела ангажимент възлагането на превоза с железопътен транспорт да бъде извършено с конкурентна и недискриминационна тръжна процедура. В Приложението към Решението за изпълнение на Съвета за одобряване на оценката на плана за възстановяване и устойчивост на България, публикувано на адрес: <https://nextgeneration.bg/14>, е включен Ключов етап 165 „Нов договор за обществена услуга (ДОУ) за железопътен превоз, за който е посочено, че „при изготвянето на процедурата за възлагане се вземат предвид всички подходящи мерки, за да се гарантира премахването на всички потенциални пречки за достъпа до пазара, включително разделянето на договора на няколко обособени позиции с ограничен обем“.  Изпълнението на Ключов етап 165 е обвързано с шестото плащане по НПВУ.  Съгласно член 24, параграфи 3 и 6 от Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост Европейската комисия оценява определените в посоченото по-горе решение ключови етапи и цели, и когато установи, че е налице незадоволително изпълнение, плащането на цялото или на част от финансовото участие се спира.  Държавата разполага с необходимите законови механизми, в случай, че избран изпълнител по договора не изпълнява задълженията си по него или изпълнява некачествено (съответните текстове са предвидени в проектите на договори), да прекрати съответния договор. В тези случаи държавата чрез министъра на транспорта и съобщенията и след санкция от Министерския съвет, разполага с правото незабавно да назначи превозвач, като спешна мярка. Така транспортното обслужване на населението с железопътен превоз няма да бъде прекъсвано. |
| Пимк Рейл Експрес ЕООД | По точка 1 (Обхват на обществената поръчка), буква (в) - необходимо е разяснение относно концепция за разпределение на експертния състав на сегашния оператор и на какъв принцип ще се прави това. | Приема се | Проектът съдържа ясни и точни условия, в съответствие с националното и европейското законодателство относно заетите работници и служители в настоящия оператор. Предвижда се работниците и служителите, заети в досегашния превозвач, участващи в предоставянето на услугата за обществен железопътен транспорт по всички железопътни линии в съответния регион да преминат към избрания Изпълнител съгласно разпоредбите на Кодекса на труда, при спазване на необходимите социални стандарти (колективно споразумение на равнище дружество). Подробно това е обяснено на съответното място в тази таблица.  Допълнителната информация ще може да бъде намерена при официалното публикуване на процедурата в нейната пълнота. |
|  | В допълнение към точка 1 по-горе, пълната закрила на персонала по смисъла на колективни трудови договори и синдикални организации предполага запазване на практики, служители и структури, които са се доказали недоходоносни и неефективни за националния оператор от години. Доколкото целта на настоящата процедура е ефективното разработване на железопътен пътнически пазар, смятаме, че разпределението на експертен персонал следва да се извърши прозрачно и в комуникация със заинтересованите лица. | Не се приема. | При провеждане на настоящата процедура българските власти се придържат към и спазват стриктно изискванията на Кодекса на труда. Поради това в рамките на процедурата ще бъде осигурено адекватно равнище на социална закрила за персонала на изпълнителите на обществени услуги, съгласно Съображение 12 от Регламент (ЕС) 2016/2338. Изпълнителите ще бъдат задължени да спазват изискванията, приложими в областта на социалното и трудовото право, установени с правото на Европейския съюз, националното право и колективното споразумение.  В съответствие с чл. 123, ал. 1, т. 7 от Кодекса на труда трудовите правоотношения с работниците и служителите ще бъдат запазени и няма да бъдат прекратени при избора на нови изпълнители на обществената превозна услуга. За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда.  Подкрепяме напълно изразеното становище относно целта на процедурата – ефективно разработване на железопътен пътнически пазар, но заявяваме, че последното следва да се осъществява при спазване на правилата за социална закрила на заетите работници и служители и подобряване на условията на труд. |
|  | Относно текст „възлагането на задължение за обществени превозни услуги (ЗОУ) с железопътен транспорт на обособени позиции е мярка, която ще се приложи за първи път от българската държава - моля за разяснение дали има съществуваща рамка с инструкции за провеждане на такава процедура отстрана на Европейската Комисия? Какви са препоръките на ЕС? | Приема се | Либерализацията на пътническия железопътен пазар е част от законови промени, свързани с въвеждане в българското законодателство на изискванията на т. нар. „четвърти железопътен пакет“ на Европейския съюз (ЕС), приет през 2016 г. Неговата цел е да се доизгради и да се подобри функционирането на единното европейско железопътно пространство, което включва пет нормативни акта, разделени на „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“. С политическия стълб се утвърждава пълното отваряне на пазара за железопътни услуги при равен достъп и недискриминиращи условия, въведена е състезателната процедура като стандартна процедура за възлагане на обществени поръчки за услуги, с преходен период до декември 2023 г. Условията за възлагане на пътническата железопътна услуга отчитат обществения и държавен интерес и са съобразени с ангажиментите, произтичащи от членството в ЕС, включително Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (Регламент № 1370/2007)[[1]](#footnote-2), Тълкувателните насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт[[2]](#footnote-3), Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ) [[3]](#footnote-4) и др. |
|  | С оглед на необходимостта от уеднаквяване на билетоиздаващите системи на операторите- наличието на такава към датата на подаване на документи условие ли е за участие? Считаме, че времето, налично за подготовка (12 месеца от избор на изпълнител) е недостатъчно за разработване на билето-издаващи продукти от всеки от операторите и консолидирането им. Доколкото МТС ще има изричната отговорност за това, обаче, считаме, че е редно изготвянето й да е съпътствано с дискусии с операторите. | Приема се | Изпълнителите ще са задължени да внедрят или да осигурят използването на съществуваща пътническа информационна, билетоиздаваща и резервационна система, която е съвместима с информационните системи на европейските железопътни предприятия, и работа в реално време в срок до една година от ефективната дата на изпълнение на договора. Системата следва да е в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система.  Използваната към момента система за продажба на билети от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е от т. нар. „затворен тип“, което не позволява нейното интегриране с информационни системи на други превозвачи. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е сключило за разработване и внедряване на нова билетоиздаваща система, която да позволява интеграция с информационни системи на други превозвачи. Новата система ще бъде разработена и внедрена до 1 декември2027 г. |
|  | Предвижда се при пристигането на новия подвижен състав, закупен с финансова помощ от държавата и Европейски Съюз, да се предостави изцяло безвъзмездно. Отделно, същият ще се предоставя съобразно обема на изпълняваната поръчка, т. е. според съответния лот, което неминуемо дава предимство на Западния лот. Отделно, предвидените по-дълги, експресни, бързи и икономически-изгодни маршрути за изпълнение от Западния лот, предполагат наличието на много по-развит флот за оператора, който го вземе. В този ред на мисли:  a. На картата за Експресни влакове, както и тези за Нощни и Международни е записано, че се отнасят до Западния превозвач. Доколкото това е така и в документацията липсва отделна карта за тези маршрути за всеки от останалите лотове, намираме подобен подход за дискриминативен и в противовес идеята за пазарна либерализация  b. В текста на предложението е казано, че бързите влакове ще се обслужват предимно от западния превозвач. Подобно решение намираме за дискриминативно. Молим за обяснение  c. Бързият влак от Пловдив в посока Бургас за южния превозвач стига до Карнобат, но не и Бургас. Между Карнобат и Бургас по схема е предвидено да оперира единствено Западния превозвач! Намираме това за икономически нецелесъобразно и дискриминативно. Настояваме за промяна с начална/крайна точка Бургас.  d. В публичните дискусии се коментира идеята, че Западният лот следва да има достъп до цялата територия на страната с оглед на това, че влаковете стартират от запад. По обективни причини намираме това изказване за некоректно. Влакът може да тръгне както от запад на изток, така и от изток на запад. | Приема се по принцип | Към документацията ще бъдат приложени детайлни карти за всички пазарни сегменти.  Целта на предстоящата процедура е държавата да предостави най-доброто на потребителите, при най-добри условия и цена на услугата. Условията за възлагане на пътническата железопътна услуга отчитат обществения и държавен интерес и са съобразени с ангажиментите, произтичащи от членството в ЕС, включително Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (Регламент № 1370/2007), Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ) и др. Целта е поставянето на първата стъпка за фактическото отваряне на пътническия железопътен пазар в страната при равен достъп и недискриминационни условия за участие в състезателната процедура. Създава се равнопоставен достъп до подвижен състав и използване на материалните бази за ремонт и поддръжка, което не е дискриминационен подход.  Възприет е регионален подход, който вече е изпълнен в други европейски държави за стимулиране началното навлизане на нови превозвачи – на подобен регионален принцип са организирани пътнически услуги в Чехия, Германия и други страни. Договорът възлага субсидирана и компенсирана услуга, а извън нея превозвачите могат да изпълняват услуги на търговски принцип, включително експресни, бързи, международни и нощни пътнически влакове, и към настоящия момент. Държавата приветства всяко подобно поведение на частните превозвачи.  Предвижда се изпълнението на договорите да бъде осигурено чрез собствен и/или нает подвижен железопътен състав, както и с подвижен състав, предоставен от държавата. В съответствие с член 5а от Регламент 1370/2007 на избраните изпълнители ще бъде осигурен достъп до подвижен състав. Подвижният състав, който ще бъде предоставен на избраните изпълнители за безвъзмездно ползване, ще бъде определен пропорционално на обема на услугата, която ще се извършва в съответния регион, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна. При предоставяне на новозакупен подвижен състав и закупен с капиталов трансфер през време на действие на договора подвижен състав, изпълнителите поемат задължение да го използват само за извършване на възложените им превозни услуги. За целия срок на изпълнение на договорите, не се предвижда и няма да има промяна в собствеността на подвижния състав, предоставен от държавата.  За подвижния железопътен състав, собственост на дружеството – досегашен превозвач – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007), ще бъде предоставена възможност Изпълнителят да го наеме на пазарна цена, не по-ниска от определената от независим оценител.  Участниците имат право да направят оглед на подвижния състав, определен за изпълнение на услугата по обособената позиция и право на достъп до наличната документация за техническото му състояние, в срок до последния ден за подаване на оферти за участие.  Не се предвижда субсидирана и компенсирана превозна услуга на отделен влак от Пловдив до Бургас, всеки един превозвач, включително и т. нар. южен превозвач е свободен да организира такъв влак на търговски принцип.  Всички лицензирани превозвачи могат да използват железопътната мрежа на територията на цялата страна, при спазване на закона |
|  | Пътническите влакове са ограничени до 200 км. Намираме това за икономически несъобразно. Молим за коментар | Приема се за сведение. | Ограничението е ориентировъчно, има за цел да направи разграничение между отделните пазарни сегменти. |
|  | В документацията не е предвиден достъп на южния превозвач до София, но в същото време Западният превозвач има право да оперира до Димитровград, Хасково, Кърджали? Намираме това за нелогично и дискриминативно | Приема се за сведение | За участниците в процедурата в северен и южен регион се дава възможност да започнат да извършват субсидирани от държавния бюджет превози с железопътен транспорт на територията на страната в по малки региони. Така фактически се отваря железопътният пазар на пътнически превози за конкуренция, за субсидирани от държавата превози на пътници с железницата. В същото време, е позволено и държавата поощрява стартирането на пътнически превози с железопътен транспорт на територията на страната на търговски принцип.  В случай, че даден превозвач желае да извършва превози на търговски принцип, в съответствие с Регламент за изпълнение 2018/1795 същият подава уведомление за планираната нова железопътна услуга за превоз на пътници 18 месеца преди стартирането ѝ. Всички превозвачи имат достъп до жп мрежата на територията на цялата страна и могат да организират своята дейност на търговски принцип.  С настоящата процедура за пръв път се отваря железопътният пазар на пътнически превози за конкуренция. Държавата отваря пазара за конкуренция, като същевременно трябва да постави изисквания, така че да гарантира обслужването и е недопустимо да го възложи на превозвач без никакъв опит. В контекста на изложеното е обществено оправдано западният превозвач, който ще изпълнява най-голям обем превози – 74,77%, да притежава опит и технически способности в сферата на железопътния превоз на пътници.  Извършено проучване на практиката в други държави членки на ЕС показва, че при възлагане на задължения за обществени услуги с железопътен транспорт компетентните органи, наред с останалите изисквания (лиценз, сертификат за безопасност, подвижен състав, техническа поддръжка, персонал и др.), изискват и доказан опит в предоставянето на услугата. |
|  | „С резервация на всички места“ в описанието на експресните и бързи влакове означава ли, че ценообразуването следва да предполага изцяло запълнени влакове? Ако е така, то изчисляването на субсидията следва да е разликата от пълна натовареност при (допуснатия) 5% марж, намалена с реалната натовареност. Не предполага ли това съществено ниво на допускане? Ако това е така, малка разлика в допусканията може да доведе до значителни разлики в офертите. Бихме искали да помолим за предварително разглеждане на детайлната методология за оценка и ценообразуване. | Приема се. | Нетният финансов ефект се компенсира, когато общо приходите от дейността по предоставяне на субсидирани превозни услуги не надвишават общо разходите за дейността по предоставяне на субсидирани превозни услуги за отчетения период. Това означава, че ако реализираните приходи от изпълнението на субсидираната услуга за отчетния период покриват направените за периода разходи за извършване на същата услуга, но реализираната печалба е по-малка от разумната печалба, в случай че такава е предвидена в сключения договор между превозвача и държавата, превозвачът не търпи финансови загуби от изпълнението на поетото задължение, които да бъдат компенсирани, но има право на финансиране до размера на разумната печалба, определен в съответствие с условията на договора, като се следи стриктно за избягването на свръхкомпенсиране.  В документацията ще се предостави информацията, необходима на участниците за оценка и ценообразуване. Възложителят не предвижда да доплаща незаети места във влакове, а предвижда превозвачите да разполагат с резервационна система, така че пътниците да имат възможност да закупят билет със запазено място. |
|  | Маржът, на база който следва да се калкулират тръжните цени, е 5%. На каква база е предложена тази норма? Считаме, че комбинацията на този нисък марж с условието на тръжната документация за „най-ниска цена" автоматично създава среда за грешки, оперативни загуби и необходимост от преразглеждане на модела непосредствено след стартиране. Доколкото е предвидено всеки 12 месеца да се прави актуализация, то комбинацията от 5% марж и изискване за най-ниска офертна цена е напълно неоправдана, тъй като предполага възможност за ненужно потискане на цените при кандидатстване и последваща компенсация през субсидия. В този ред на мисли, в публичните обсъждания беше коментирано, че по-висок марж от 5% не следва да се постига, т.е. при превишаването му ще има намаляване на субсидията.  a. Означава ли това, че самата субсидия подлежи и на увеличаване в година, в която 5% не е постигнат?  b. Означава ли, че оператор X ще получи още по-голяма субсидия, ако реализира загуба?  c. От една страна, убедени сме, че подобен подход е в ущърб на пътниците, тъй като предполага калкулирането на санитарния минимум за една услуга с цел максимално намаляване на разходите. Резултатът би бил липса на ресурс за поддържане на високо ниво на услугата и занемаряването й до условия, идентични с текущите. В комбинация с репликирането на досега-опериращия неуспешен модел смятаме, че съществува висок риск от постигане на обратния на търсения ефект за повишаване качеството на железопътната услуга. | Не се приема | В съответствие с принципите, установени в член 4 и член 6 от Регламент 1370/2007, избраните Изпълнители на обществени услуги ще бъдат компенсирани за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране.  Нетният финансов ефект се компенсира, когато общо приходите от дейността по предоставяне на субсидирани превозни услуги не надвишават общо разходите за дейността по предоставяне на субсидирани превозни услуги за отчетения период. Това означава, че ако реализираните приходи от изпълнението на субсидираната услуга за отчетния период покриват направените за периода разходи за извършване на същата услуга, но реализираната печалба е по-малка от разумната печалба, в случай че такава е предвидена в сключения договор между превозвача и държавата, превозвачът не търпи финансови загуби от изпълнението на поетото задължение, които да бъдат компенсирани, но има право на финансиране до размера на разумната печалба, определен в съответствие с условията на договора, като се следи стриктно за избягването на свръхкомпенсиране.  Предвижда се участникът да посочи цена на влаккилометър за първата година, на базата на която да се определи размер на субсидията. Възложителят предвижда в документацията да се разработи механизъм за индексация на цената за влаккилометър.  Участниците са задължени да поддържат определено високо ниво на качество на услугите. В случай, че не го постигат са предвидени санкции и неустойки за всеки отделен случай. За постигане на това високо ниво на качество участниците следва да калкулират разходите в ценовото си предложение. Възложителят заплаща на тримесечна база реално направените разходи от изпълнителите до лимита на офертата им за цена на влаккилометър.  Съгласно Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (нотифицирано под № С(2011) 9380)[[4]](#footnote-5) „Разумната печалба“ означава процентът на възвръщаемост на капитала, който би бил изискван от типично предприятие, което обмисля да предоставя или не услуга от общ икономически интерес за целия срок на възлагане, като се вземе предвид равнището на риска. „Процентът на възвръщаемост на капитала“ означава вътрешният процент на възвръщаемост, който предприятието получава от инвестирания капитал за периода на възлагане. Равнището на риска зависи от съответния сектор, вида на услугата и характеристиките на компенсацията. Процентът на възвръщаемост на капитала, който не надхвърля съответния суапов процент плюс 100 базисни пункта се смята за разумен при всички положения. Съответният суапов процент е суаповият процент, чиито падеж и валута съответстват на продължителността и валутата на акта на възлагане. Когато предоставянето на услуга от общ икономически интерес не е свързано с значителен търговски или договорен риск по-специално, когато нетния разход направен при предоставяне на услугата от общ икономически интерес, е като цяло напълно компенсиран ex post, разумната печалба не може да надхвърля съответния суапов процент плюс 100 базисни пункта.  Информация за суаповия процент може да се открие на следния линк:  <https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en>  Размерът на разумната печалба ще се променя чрез прилагане на система за развитие на пътникопотока („бонус-малус“). |
|  | В допълнение към горния въпрос - предлагането за безвъзмездно ползване на флота (в общия случай), както и запазването на текущия персонал и разпределянето му между операторите, отдаване за ползване на ремонтни звена - всичко това покрива съществена част от разходи за транспорт (при равни други условия, инфраструктурните такси и консумация на енергия от подвижния състав по конкретна линия следва да са относително идентични независимо от оператора). Каква е мотивацията, следователно, да бъде заложен критерият най-ниска цена? | Не се приема | Най-ниската цена за предоставяне на услугата за превоз на пътници с железопътен транспорт включва нейната себестойност, като разход на влаккилометри, т. е. всички разходи, които се необходими, за да може избраният превозвач да предоставя услугата за превоз, както и да формира разумна печалба (като размерът на последната е ограничен от държавата). Себестойността се използва като база при определяне на цена на пътническата услуга. Продажната цена на услугата трябва да не надвишава себестойността (разходите), както и да се осигурява разумна печалба, които позволяват да се предлага пътническата услугата с осигуряване на нужния обем и качество.  От друга страна оптимизирането на разходите или тяхното минимизиране, което не влияе върху качеството на предлаганата транспорта услуга е основен показател за конкурентоспособност, рентабилност и надеждност на предлагащия услугата превозвач. Превозвач, който съумява да предлага търсена услуга с ниска себестойност и печели от тази дейност, е търсеният инвеститор в една конкурентна среда, не само на железопътния пазар, но и на пазара на различните видове превоз на пътници.  Себестойността помага на превозвача да планира бюджета си, да предвижда разходи и да управлява ефективно финансовите ресурси. В конкретния случай държавата ще заплаща на превозвача от държавния бюджет най-ниската себестойност (цена) за извършваната от него обществена услуга в интерес на публичната политика за предоставяне на пътническата услуга на територията на цялата страна. Размерът на субсидията, която държавата ще заплаща на превозвача, следва да отразява направените от него реални разходи + разумна печалба, което се явява конкурентен метод/подход при определяне на действителната себестойност на предлаганата услуга, както и търсене на оптимален модел за формирането на най-ниска себестойност (цена) за предлагането на пътническата услуга от различните участници в процедурата.  В документацията са описани изчерпателно отношенията между Възложител, превозвач и пътник, включително ниво на качество, стимули и санкции и др., поради което е възприет подход за оценяване по критерий „най-ниска цена“.  Критерият най-ниска цена осигурява условия за реална конкуренция на участниците в процедурата. Средствата, които са предвидени като компенсация по процедурата са обществен ресурс и от тази гледна точка е защитимо да се търси ефективното му разходване и постигане на минимум разходи за държавата. Критерият „най-ниска цена“ е ясен, измерим и лесно проверим критерий, намалява възможността за субективна интерпретация при оценката. Чрез него се постига икономия на публичните средства, което е особено важно в условия на ограничен държавен бюджет. Обективният характер на критерия намалява основанията за спорове и обжалвания. |
|  | Молим за технически характеристики на подвижния състав, който е поръчан и се очаква да започне да пристига от следващата година. Молим и за график за пристигането му както и за текущия стадии на сключените сделки | Приема се | На следните електронни адреси: <https://app.eop.bg/today/407932>; <https://app.eop.bg/today/381582>; <https://app.eop.bg/today/321381> е публично достъпна информацията за проведените обществени поръчки за доставка на новия подвижен състав, закупен със средство по Националния план за възстановяване и устойчивост, включително и сключените договори, където имате възможност да се запознаете в детайли с неговите характеристики. |
|  | Така както на Западния лот се разрешава да превозва пътници по цялата ширина на страната (т. е. от запад на изток и обратно), на всеки от останалите два лота следва да се предостави идентичен достъп. Предлагаме линиите София - Бургас през Пловдив да са споделени между западния и южния оператори, а линиите София - Варна през Горна Оряховица да са споделени между Западния и Северния оператори. Това следва да се отнася за бързите и пътнически влакове, както и за нощните и международните. | Не се приема | Държавата трябва да запази и гарантира обслужването на страната с железопътен транспорт и тъй като Западният превозвач ще извършва 74,77% от превозите на пътници с железопътен транспорт той ще има превози на територията на цялата страна. За участниците в процедурата за извършване на обществената услуга в северния и южния регион се дава възможност да започнат да извършват превози с железопътен транспорт на територията на страната в малки региони тъй като за пръв път се отваря фактически железопътният пазар на пътнически превози за конкуренция.  Лицензираните железопътни превозвачите, които отговарят на изискванията на закона са свободни да организират превози до всяка точка на страната на търговски принцип, без за това да бъдат субсидирани със средства от държавния бюджет. |
|  | Към днешна дата експресните влакове не са предмет на субсидия. Съгласяваме се с дефиницията за този раздел в предложената рамка (обхващащи градове с население над 20.000 души), но предлагаме за целия следващ период тези влакове да останат извън договора за обществена услуга. За тях МТС следва да предостави подвижен състав под формата на наем, така че същият да бъде гарантирано наличен, а където това не е възможно - да бъде закупуван от операторите. Услугата по този начин ще бъде изпълнявана на изцяло търговски принцип и при завишено ниво на качеството, което се предполага за подобен транспортен модел. Това ще намали ангажимента на държавата за субсидиране, което ще е в облекчение на данъкоплатеца. Отделно, ще позволи предлагането на наистина конкурентна услуга във високия сегмент. | Не се приема | В договорите за закупуване на нов подвижен състав е предвидено, че доставеният подвижен състав по НПВУ ще бъде използван за осигуряване на Договора за извършване на обществена услуга – субсидиран и компенсиран пътнически железопътен превоз по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година 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.  Според НПВУ предвиденият за доставка подвижен състав ще бъде държавна собственост и ще бъде предоставен за ползване на следващия оператор по договор за обществена услуга за превоз на пътници чрез открита недискриминационна процедура, а операторът ще бъде задължен да го върне обратно на държавата след изтичане на този договор.  При поява на търговски интерес към сегмента „експресни влакове“, които да отговарят на определени минимални изисквания за пътниковместимост, достъпност, комфорт и др. съгласно европейското законодателство ще се даде предимство на търговската експлоатация и субсидираният експресен влак спира да се движи. |
| Андрей Красимиров Георгиев | Отпадане на всякаква държавна подкрепа за новоизбраните оператори, както и прехвърляне на служители на холдинг „Български държавни железници“ ЕАД и дъщерните му дружества към тях – ако има частно дружество, което смята, че има ресурс да предложи по-добра услуга (по медийните Ви изяви е явно, че това не е много трудно), нека я предложи в конкуренция с държавния оператор, както се прави във Франция, Испания, Италия и Германия, а не като го измести. Частният монопол не е по-добър от държавния. | Не се приема | При възлагане от страна на държавата на обществена превозна услуга с железопътен транспорт, изпълнителят, без значение дали е държавно или частно дружество има право да получава от държавата субсидии и компенсации за изпълнението на обществена услуга. С факта на възлагането, държавата изпълнява ангажимента си да осигури транспортното обслужване на населението с железопътен транспорт. Поради това и този тип услуги обичайно се означават като „обществени услуги“ или „услуги от общ икономически интерес“. Този тип услуги нямат предназначението да носят печалби на предоставящите ги. Приема се, че без ангажирането на финансов ресурс от страна на държавните или местните власти, те не биха били предоставяни.  С настоящия проект се създава модел на фактическо навлизане на нови оператори, които да започнат предоставянето на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | Въвеждане на минимални изисквания към всички участници в търговете за поемане на пътнически превози за това да имат опит в тази дейност поне от 3 години, за да се докаже, че могат да поемат социална дейност като обществен транспорт от държавата, осигурявайки поне същото качество (дори и то да е ниско, няма смисъл да бъде оставено съвсем никакво). | Приема се частично | По отношение на участниците в процедурата за извършване на обществена услуга в западния регион се предвижда и следното изискване за доказване на технически и професионални способности:  Участникът следва да е изпълнил дейност с предмет и обем, идентични или сходни с този на обособена позиция № 1 през последните 6 (шест) години, считано от датата на подаване на офертата.  За „дейност/услуга с предмет, сходен с предмета на поръчката“, се приема дейност/услуга, която включва превоз на пътници с железопътен транспорт, като обемът на превозните услуги трябва да е минимум 9 000 000 влаккилометра за всяка една от последните шест години.  За участниците в процедурата за извършване на обществената услуга в северен и южен регион такова изискване няма да бъде заложено, за да не се препятства още в начален етап всякаква възможност за участие на новолицензирани, превозвачи. |
|  | Преосмисляне на разделението на услугите, за които ще има търгове – да се отделят превозите на само на регионален признак, а както е в цяла Европа – на такива за дълги разстояния, и такива за териториален превоз, като при първите да се осигурява субсидия само ако никой оператор не се съгласява да ги поеме на пазарен принцип. | Не се приема | Съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 компетентният орган възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура; избраната конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива и отговаря на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. За да се спазят тези изисквания, процедурата за възлагане на обществената услуга е подготвена така, че да се създадат най-добри условия за практически осъществима конкуренция, като е предвидено предоставянето на пътническа железопътна услуга по географски региони и пазарни сегменти.  В случай, че даден превозвач желае да извършва превози на търговски принцип, в съответствие с Регламент за изпълнение 2018/1795 подава уведомление за планираната нова железопътна услуга за превоз на пътници 18 месеца преди стартирането ѝ.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | Създаване на ясни гаранции, че и в регионалните превози ще има икономически смисъл за развиване на конкурентни пазарни участници на избрания да получи държавна субсидия. | Приема се | При компенсирането на услугата ще се прилагат правилата за компенсация определени в Регламент (ЕО) № 1370/2007 и имат за цел да гарантират, че операторите не получават свръхкомпенсиране, като се отчита разумната печалба, т. е. компенсацията гарантира финансовата устойчивост на предоставянето на обществен пътнически транспорт в дългосрочен план и системата насърчава цялостната ефективност. Параметрите на субсидията са следните: общо приходи от възложената услуга, общо разходи за възложената услуга и разумна печалба. |
| Вера Павлова Стаевска | Отпадане на всякаква държавна подкрепа за новоизбраните оператори, както и прехвърляне на служители на холдинг „Български държавни железници“ ЕАД и дъщерните му дружества към тях – ако има частно дружество, което смята, че има ресурс да предложи по-добра услуга (по медийните Ви изяви е явно, че това не е много трудно), нека я предложи в конкуренция с държавния оператор, както се прави във Франция, Испания, Италия и Германия, а не като го измести. Частният монопол не е по-добър от държавния. | Не се приема | При възлагане на обществена превозна услуга със железопътен транспорт, изпълнителят без значение дали е държавно или частно дружество има право да получава от държавата субсидии и компенсации за изпълнението на обществена услуга. Това позволява да се поддържат нерентабилни, но обществени важни жп линии и да се осигури достъпен транспорт. С факта на възлагането, държавата изпълнява ангажимента си да осигури транспортното обслужване на населението с железопътен транспорт. Поради това и този тип услуги обичайно се означават като „обществени услуги“ или „услуги от общ икономически интерес“. Този тип услуги нямат предназначението да носят печалби на предоставящите ги. Приема се, че без ангажирането на финансов ресурс от страна на държавните или местните власти, те не биха били предоставяни.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | Въвеждане на минимални изисквания към всички участници в търговете за поемане на пътнически превози за това да имат опит в тази дейност поне от 3 години, за да се докаже, че могат да поемат социална дейност като обществен транспорт от държавата, осигурявайки поне същото качество (дори и то да е ниско, няма смисъл да бъде оставено съвсем никакво). | Приема се частично | По отношение на участниците в процедурата за извършване на обществена услуга в западния регион се предвижда и следното изискване за доказване на технически и професионални способности:  Участникът следва да е изпълнил дейност с предмет и обем, идентични или сходни с този на обособена позиция № 1 през последните 6 (шест) години, считано от датата на подаване на офертата.  За „дейност/услуга с предмет, сходен с предмета на поръчката“, се приема дейност/услуга, която включва превоз на пътници с железопътен транспорт, като обемът на превозните услуги трябва да е минимум 9 000 000 влаккилометра за всяка една от последните шест години.  За участниците в процедурата за извършване на обществената услуга в северен и южен регион такова изискване няма да бъде заложено, за да не се препятства още в начален етап всякаква възможност за участие на новолицензирани превозвачи. |
|  | Преосмисляне на разделението на услугите, за които ще има търгове – да се отделят превозите не само на регионален признак, а както е в цяла Европа – на такива за дълги разстояния, и такива за териториален превоз. За превозите на дълги разстояния да се осигурява субсидия, само ако никой оператор не се съгласява да ги поеме на пазарен принцип. | Не се приема | Съгласно чл. 5, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 компетентният орган възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура; избраната конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива и отговаря на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. За да се спазят тези изисквания, процедурата за възлагане на обществената услуга е подготвена така, че да се създадат най-добри условия за практически осъществима конкуренция, като е предвидено предоставянето на пътническа железопътна услуга по географски региони и пазарни сегменти.  В случай, че даден превозвач желае да извършва превози на търговски принцип, в съответствие с Регламент за изпълнение 2018/1795 подава уведомление за планираната нова железопътна услуга за превоз на пътници 18 месеца преди стартирането ѝ.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | Създаване на ясни гаранции, че и в регионалните превози ще има икономически смисъл за развиване на конкурентни пазарни участници на избрания да получи държавна субсидия. | Приема се | При компенсирането на услугата ще се прилагат правилата за компенсация определени в Регламент (ЕО) № 1370/2007 и имат за цел да гарантират, че операторите не получават свръхкомпенсиране, като се отчита разумната печалба, т. е. компенсацията гарантира финансовата устойчивост на предоставянето на обществен пътнически транспорт в дългосрочен план и системата насърчава цялостната ефективност. Параметрите на субсидията са следните: общо приходи от възложената услуга, общо разходи за възложената услуга и разумна печалба |
| Иван Георгиев Велов | Предвиденото териториално разделяне на страната на три зони, в които отделни оператори ще обслужват всички превози в съответния район (с добавени връзки към други региони), противоречи на установения европейски подход към либерализацията на железопътния пазар.  Предложеният в проекта „Западен регион“, например, включва едновременно най-атрактивните и най-натоварени направления, при което на избрания оператор се прехвърлят ключови търговски предимства, докато останалите участници ще бъдат натоварени с неефективни и недофинансирани линии. Това създава силно изкривяване на пазара и напомня за модела, наложен в Гърция – ограничаване до една-две печеливши линии, а останалите се закриват като икономически нерентабилни, често преди края на договорите, поради лоша организация и липса на реалистичен подход.  Фактът, че териториалното разделение на железопътния пазар повтаря структурата на електроразпределителните райони, поражда допълнителни притеснения. Този модел доведе до реални териториални монополи с проблематична регулация и трайна невъзможност за навлизане на нови участници. Въпреки заявеното намерение да не се предоставят пазарни привилегии, на практика териториалният модел води именно до такъв резултат – икономическата логика при определянето на обхвата на регионите и възлагането на ресурсите реално елиминира възможността за свободна конкуренция.  Всичко това създава обосновано съмнение, че предложената процедура цели прехвърляне на придобити с публичен ресурс активи – включително новия подвижен състав, финансиран с европейски средства – на един или два оператора ползващи се с прикрита държавна подкрепа. Подобни примери вече са налице в други подсектори – автобусен транспорт, електроенергетика, авиация – където приватизацията без адекватна регулация доведе до влошено качество, липса на конкуренция и загуба на обществен контрол.  Вместо устойчива реформа, описаният модел би довел до ликвидиране на потенциално ефективна обществена услуга, с отрицателни социални и икономически последици в дългосрочен план. | Не се приема | Планираната процедура следва стриктно правилата на националното и европейското право при възлагането на такъв тип услуги.  Съгласно чл. 5, параграф 3 от Регламент № 1370/2007, компетентният орган възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура; избраната конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива и отговаря на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. За да се спазят тези изисквания, процедурата за възлагане на обществената услуга е подготвена така, че да се създадат най-добри условия за практически осъществима конкуренция, като е предвидено предоставянето на пътническа железопътна услуга по географски региони и пазарни сегменти, както следва:  а) Западен регион – експресни влакове, бързи влакове, пътнически влакове, международни влакове и нощни влакове;  б) Северен регион – бързи влакове и пътнически влакове;  в) Южен регион – бързи влакове и пътнически влакове.  В случай, че не се пристъпи към разделяне на обособени позиции, условията по процедурата могат да бъдат изложени на риск да не бъдат счетени за справедливи и недискриминационни, както се изисква в чл. 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съществува риск решението за възлагане да бъде оспорено чрез обжалване, предвидено в чл. 5, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, за неспазване на чл. 5, параграф 3 от същия нормативен акт, което би могло да доведе до възстановяване на сумите на субсидията, изплатена по договора.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др.  Конкурентната процедура е предвидена и в Националния план за възстановяване и устойчивост, където държавата е поела ангажимент възлагането на превоза с железопътен транспорт да бъде извършено с конкурентна и недискриминационна тръжна процедура. В Приложението към Решението за изпълнение на Съвета за одобряване на оценката на плана за възстановяване и устойчивост на България, публикувано на адрес: https://nextgeneration.bg/14, е включен Ключов етап 165 „Нов договор за обществена услуга (ДОУ) за железопътен превоз, за който е посочено, че „при изготвянето на процедурата за възлагане се вземат предвид всички подходящи мерки, за да се гарантира премахването на всички потенциални пречки за достъпа до пазара, включително разделянето на договора на няколко обособени позиции с ограничен обем“.  Изпълнението на Ключов етап 165 е обвързано с шестото плащане по НПВУ.  Съгласно член 24, параграфи 3 и 6 от Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост Европейската комисия оценява определените в посоченото по-горе решение ключови етапи и цели, и когато установи, че е налице незадоволително изпълнение, плащането на цялото или на част от финансовото участие се спира.  По отношение на подвижния състав, на всички изпълнители ще бъде осигурен равен достъп до подвижния състав, като частта от него, която ще им бъде предоставена, се определя пропорционално на обема на услугата, която ще извършват по съответната обособена позиция, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна. |
|  | Чрез предоставяне на подвижен състав, инфраструктура и персонал от страна на държавата се създават изкуствени предимства за определени оператори. Предложеният подход не осигурява механизми за защита на обществения интерес при неизпълнение на договори или при фалит на оператор, който разполага с публични активи.  Особено тревожен е рискът от формиране на частен монопол или олигопол в дългосрочен план, при който ограничен брой частни дружества ще се превърнат в основни доставчици на железопътни превози, при това с осигурен публичен ресурс и без ефективен конкурентен натиск. Такова развитие би било практически необратимо, тъй като веднъж предоставени ресурси (подвижен състав, бази, персонал) трудно могат да бъдат преразпределени или възстановени в полза на държавата, особено след изтичане на дългосрочните договори. Резултатът ще бъде загуба на контрол върху основна публична услуга и намаляване на стратегическия капацитет на държавата в сектора. | Не се приема | Достъпът до железопътната инфраструктура се осигурява на всички железопътни оператори – държавни и частни срещу заплащане на инфраструктурна такса.  С факта на възлагането, държавата изпълнява ангажимента си да осигури транспортното обслужване на населението с железопътен транспорт. Поради това и този тип услуги обичайно се означават като „обществени услуги“ или „услуги от общ икономически интерес“. Този тип услуги нямат предназначението да носят печалби на предоставящите ги. Приема се, че без ангажирането на финансов ресурс от страна на държавните или местните власти, те не биха били предоставяни.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. Безвъзмездното предоставяне от държавата на подвижен състав ще извърши пропорционално на обема, който ще изпълняват на превозвачите – както „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, така и евентуалните нови превозвачи. При възлагането на новите договори, правата на заетите работници и служители в настоящия превозвач ще бъдат запазени (вижте по-подробно на съответното място в тази таблица). . Националното законодателство предвижда защита на правата на работниците и служителите, и урежда при прехвърляне на дейността на едно предприятие на друго предприятие, заетите в тази дейност работници да преминат към новото предприятие. Колективното трудово договаряне ще бъде запазено – работниците и служителите ще запазят своята работа, възнаграждения, както и социални придобивки.  Предвижда се изпълнението на договорите да бъде осигурено чрез собствен и/или нает подвижен железопътен състав, както и с подвижен състав, предоставен от държавата.  Подвижният състав, който ще бъде предоставен на избраните Изпълнители за безвъзмездно ползване, ще бъде определен пропорционално на обема на услугата, която ще се извършва за съответния регион, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна.  В съответствие с член 5а от Регламент 1370/2007 на избраните Изпълнители ще бъде осигурен достъп до подвижен състав.  Предвидено е, че при едностранно прекратяване на Договора от страна на Изпълнителя без предизвестие или ако Възложителят прекрати или развали договора предсрочно по вина на Изпълнителя, Изпълнителят дължи на Възложителя неустойка в размер на 10 на сто от стойността на неизпълнената част от Договора. |
|  | Предвидената схема не отчита специфичните особености на българската железопътна система, липсата на диверсификация на оператори, както и капацитета на инфраструктурата. Системата не гарантира нито устойчивост на услугата, нито съгласуваност с възможностите на инфраструктурния управител и публичния ресурс. Резултатът би бил задълбочаване на проблемите, които моделът уж цели да реши. | Приема се за сведение | Коментарът съдържа общи констатации, няма конкретни предложения или въпроси. |
|  | Риск от правна несигурност и бъдещи санкции  В случай че процедурата бъде продължена и доведе до възлагане при условия, противоречащи на правото на ЕС, съществува сериозен риск от последващи правни действия – включително обжалване, жалби до Европейската комисия и налагане на санкции за нарушение на общностното право. Това ще застраши както финансирането, така и правната стабилност на цялата система. | Не се приема | Обратно, невъзлагането по предложения ред ще доведе до риск от правна несигурност и бъдещи санкции. Последното е изрично подчертано и в разменената кореспонденция между ЕК и българските власти.  Услугата се възлага с при условията на Регламент (ЕО) № 1370/2007, след съгласуване с Европейската комисия  В случай, че не се пристъпи към разделяне на обособени позиции, условията по процедурата могат да бъдат изложени на риск да не бъдат счетени за справедливи и недискриминационни, както се изисква в чл. 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съществува риск решението за възлагане да бъде оспорено чрез обжалване, предвидено в чл. 5, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, за неспазване на чл. 5, параграф 3 от същия нормативен акт, което би могло да доведе до възстановяване на сумите на субсидията, изплатена по договора. |
| Лилия Костова | Тъй като сме част от обединена Европа: нито една европейска държава не си е позволила да стартира подобна процедура. Единствено Великобритания е разделила през 2005 г. железопътната си мрежа на географски принцип. Но колко успешно то става ясно сега: през 2025 г. Обединеното кралство започва обратно одържавяване. Нидерландия възложи директно на държавната си железница нов договор за обществена услуга. Очевидно Нидерландия и всички европейски държави смятат железопътната си мрежа за елемент от националната сигурност. Единствено политиците в България мислят различно. Защо? | Не се приема | Твърдението не е вярно.  Либерализацията на пътническия железопътен пазар е част от съвкупност от законови промени, свързани с въвеждане в българското законодателство на изискванията на т.нар. „четвърти железопътен пакет“ на Европейския съюз (ЕС), приет през 2016 г. Неговата цел е да се доизгради и да се подобри функционирането на единното европейско железопътно пространство, като включва пет нормативни акта, разделени на „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“. С политическия стълб се утвърждава пълното отваряне на пазара за железопътни услуги при равен достъп и недискриминиращи условия, въведена е състезателната процедура като стандартна процедура за възлагане на обществени поръчки за услуги, с преходен период до декември 2023 г.  В случай, че не се пристъпи към разделяне на обособени позиции, условията по процедурата могат да бъдат изложени на риск да не бъдат счетени за справедливи и недискриминационни, както се изисква в чл. 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съществува риск решението за възлагане да бъде оспорено чрез обжалване, предвидено в чл. 5, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, за неспазване на чл. 5, параграф 3 от същия нормативен акт, което би могло да доведе до възстановяване на сумите на субсидията, изплатена по договора.  Конкурентната процедура е предвидена и в Националния план за възстановяване и устойчивост, където държавата е поела ангажимент възлагането на превоза с железопътен транспорт да бъде извършено с конкурентна и недискриминационна тръжна процедура. В Приложението към Решението за изпълнение на Съвета за одобряване на оценката на плана за възстановяване и устойчивост на България, публикувано на адрес: <https://nextgeneration.bg/14>, е включен Ключов етап 165 „Нов договор за обществена услуга (ДОУ) за железопътен превоз, за който е посочено, че „при изготвянето на процедурата за възлагане се вземат предвид всички подходящи мерки, за да се гарантира премахването на всички потенциални пречки за достъпа до пазара, включително разделянето на договора на няколко обособени позиции с ограничен обем“.  Изпълнението на Ключов етап 165 е обвързано с шестото плащане по НПВУ.  Съгласно член 24, параграф 3 и 6 от Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост Европейската комисия оценява определените в посоченото по-горе решение ключови етапи и цели, и когато установи, че е налице незадоволително изпълнение, плащането на цялото или на част от финансовото участие се спира. |
|  | Отделянето на поддръжката на подвижния състав в отделно предприятие също е опит, заимстван от Великобритания. Никога Великобритания не е бил добър пример за поддържане на солидна железопътна инфраструктура. Логично е железницата да интегрира всичките си структури за максимална ефективност и оперативност! Както се случва във всеки европейски държави, включително Русия. | Не се приема | Дейностите по поддръжка на подвижния състав няма да се отделят в отделно дружество.  В документацията е предвидено, че в случай, че избраният Изпълнител не разполага със собствена сервизна база за техническа поддръжка на подвижния състав и не е сертифициран за структура, която отговаря за поддръжката, същият е задължен към ефективната дата на изпълнение на договора да е сключил договор със сертифицирана структура, която отговаря за поддръжката му, с обхват: подвижния състав, с който ще изпълнява услугата (за съответния вид пътнически вагони, съответните серии дизелови и електрически локомотиви, дизелови и електрически мотрисни влакове), както и със структури, които притежават сертификат за съответствие за функции по поддръжката, с обхват съответния тип пътнически вагони, включително чрез използването на сервизните бази, които е предвидено да останат към Западния превозвач по цени, публично обявени от дружеството. Приемането на такъв подход е в резултат на задълбочен и внимателен анализ на опита в съседни държави, чиито железопътни системи като характеристики и обеми са сходни с нашата. |
|  | В периода 2024 - 2025 г. най-после е закупен нов подвижен състав в пари на българските и европейските данъкоплатци (с платена за 15 години поддръжка). Със стартиралата сега процедура този подвижен състав ще бъде директно предоставен на частни компании, за да осъществяват лични печалби. И това се случва, след като години наред на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД умишлено е отказвано да бъдат бенефициент на еврофонодове. Това е всичко друго, но не и държавническо мислене. А за липса на държавническо мислене, когато си на държавен пост, неизменно ще бъде поискана сметка. И ако не от човешкия съд, тази сметка ще бъде поискана от Висшия съд. А такива сметки се плащат трудно. И мъчително. | Не се приема | На всички изпълнители ще бъде осигурен равен достъп до подвижния състав, като частта от него, която ще им бъде предоставена, се определя пропорционално на обема на услугата, която ще извършват по съответната обособена позиция, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна. Условията за участие в процедурата, включително, но не само предоставянето на подвижен състав, собственост на държавата, за изпълнение на услугата, в пълна степен се отнася и ще се прилага и за настоящия превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (потенциален участник в процедурата). Нещо повече, предвиденият в проекта на условия за възлагане на процедурата, ред за предоставяне на подвижен състав, по нищо не се отличава от установения вече. В тази връзка е достатъчно да бъде посочено, че подвижният състав – закупен или придобит от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД след м. декември 2007 г., е такъв, придобит с предоставени средства от държавния бюджет.  В случай, че на избрания превозвач бъде предоставен подвижен състав или при предоставяне на капиталови трансфери от страна на Възложителя за закупуването на превозни средства Изпълнителят се задължава, да използва превозните средства за срока на договора на територията на Република България само за изпълнение на задълженията по договора за обществен превоз.  В случай, че съответният изпълнител извършва не само субсидирани услуги в изпълнение на задължения за обществени превозни услуги, а развива и други дейности, счетоводството за посочените обществени услуги трябва да бъде отделено.  Размерът на разумната печалба, която ще може да се реализира от изпълнителите по всяка една обособена позиция ще се променя чрез прилагане на система за развитие на пътникопотока („бонус-малус“). |
| Мирослав Георгиев Спасов и Кристина Димитрова (задават еднакви въпроси) | Отпадане на всякаква държавна подкрепа за новоизбраните оператори, както и прехвърляне на служители на Холдинг „Български държавни железници“ ЕАД и дъщерните му дружества към тях – ако има частно дружество, което смята, че има ресурс да предложи по-добра услуга (по медийните Ви изяви е явно, че това не е много трудно), нека я предложи в конкуренция с държавния оператор, както се прави във Франция, Испания, Италия и Германия, а не като го разчлени и канибализира. Частният монопол не е по-добър от държавния. | Не се приема | При възлагане на обществена превозна услуга с железопътен транспорт, изпълнителят без значение дали е държавно или частно лице има право да получава от държавата субсидии и компенсации за изпълнението на обществена услуга. Това позволява да се поддържат нерентабилни, но обществени важни жп линии и да се осигури достъпен транспорт.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | Въвеждане на минимални изисквания към всички участници в търговете за поемане на пътнически превози за това да имат опит в тази дейност поне от 3 години, за да се докаже, че могат да поемат социална дейност като обществен транспорт от държавата, осигурявайки поне същото качество (дори и то да е ниско, няма смисъл да бъде оставено съвсем никакво). | Приема се частично | По отношение на участниците в процедурата за извършване на обществена услуга в западния регион се предвижда и следното изискване за доказване на технически и професионални способности:  Участникът следва да е изпълнил дейност с предмет и обем, идентични или сходни с този на обособена позиция № 1 през последните 6 (шест) години, считано от датата на подаване на офертата.  За „дейност/услуга с предмет, сходен с предмета на поръчката“, се приема дейност/услуга, която включва превоз на пътници с железопътен транспорт, като обемът на превозните услуги трябва да е минимум 9 000 000 влаккилометра за всяка една от последните шест години.  За участниците в процедурата за извършване на обществената услуга в северен и южен регион такова изискване няма да бъде заложено, за да не се препятства още в начален етап всякаква възможност за участие на новолицензирани, включително, превозвачи. В допълнение, в проекта на документация са заложени изисквания за нивото на качеството на предоставяните услуги, включително санкции за неспазването на заложените изисквания. |
|  | Преосмисляне на разделението на услугите, за които ще има търгове – да се отделят превозите не само на регионален признак, а както е в цяла Европа – на такива за дълги разстояния, и такива за териториален превоз. За превозите на дълги разстояния да се осигурява субсидия, само ако никой оператор не се съгласява да ги поеме на пазарен принцип. | Не се приема | Съгласно чл. 5, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 компетентният орган възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура; избраната конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива и отговаря на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. За да се спазят тези изисквания, процедурата за възлагане на обществената услуга е подготвена така, че да се създадат най-добри условия за практически осъществима конкуренция, като е предвидено предоставянето на пътническа железопътна услуга по географски региони и пазарни сегменти.  В случай, че даден превозвач желае да извършва превози на търговски принцип, в съответствие с Регламент за изпълнение 2018/1795 подава уведомление за планираната нова железопътна услуга за превоз на пътници 18 месеца преди стартирането ѝ.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | Създаване на ясни гаранции, че и в регионалните превози ще има икономически смисъл за развиване на конкурентни пазарни участници на избрания да получи държавна субсидия. | Приема се | При компенсирането на услугата ще се прилагат правилата за компенсация определени в Регламент (ЕО) № 1370/2007 и имат за цел да гарантират, че операторите не получават свръхкомпенсиране, като се отчита разумната печалба, т. е. компенсацията гарантира финансовата устойчивост на предоставянето на обществен пътнически транспорт в дългосрочен план и системата насърчава цялостната ефективност. Параметрите на субсидията са следните: общо приходи от възложената услуга, общо разходи за възложената услуга и разумна печалба |
| Панайот Желязков | Предложеният модел, при който железопътните линии се разделят на отделни лотове (територии) и за всеки лот се избира един единствен оператор, не създава условия за реална конкуренция. Напротив — той води до териториални монополи, където пътниците няма да имат избор между различни превозвачи за едно и също направление.  Ако действително се цели подобрение на услугата, трябва да се търси модел, при който по един лот да оперират няколко различни компании едновременно, които да се съревновават по цена, комфорт, точност и качество. Само така може да има истинска конкуренция, която да стимулира инвестиции в по-чист подвижен състав, по-добро обслужване и по-бързи връзки.  Още по-притеснително е, че сегашното разделяне на направленията на „печеливши“ и „непечеливши“ поставя основателни съмнения за манипулации, измами и корупционни договорки, които да гарантират на определени частни оператори лесна печалба от субсидираните държавни линии, без те да поемат социални задължения към по-слабо натоварените маршрути. | Не се приема | Съгласно чл. 5, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 компетентният орган възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура; избраната конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива и отговаря на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. За да се спазят тези изисквания, процедурата за възлагане на обществената услуга е подготвена така, че да се създадат най-добри условия за практически осъществима конкуренция, като е предвидено предоставянето на пътническа железопътна услуга по географски региони и пазарни сегменти. Чрез самото разделяне на страната на няколко лота се създават условия в страната да оперират повече от един превозвач.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др.  Последните разчети показват, че на територията на страната няма печеливши линии. |
|  | Предвижда се част от съществуващия подвижен състав на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД да бъде разпределен между бъдещите оператори, но в проекта липсват конкретни гаранции за неговата редовна и висококачествена поддръжка. Това е изключително опасно, защото новите фирми, без утвърден опит в пътническите превози, ще се впуснат директно в тях без доказана способност да поддържат надеждно техниката. Това не носи гаранции за по-добро качество на услугата и съответно за по-чисти и удобни влакове. | Не се приема | В проекта на договор е предвидено, че за срока на договора, изпълнителят поддържа превозните средства, чрез които изпълнява задълженията си по договора, в изправно състояние, отговарящо на всички технически изисквания, установени в нормативен или друг акт или в Договора за възлагане на услугата, за безопасност и удобство на пътниците.  Предвижда се изпълнението на договорите да бъде осигурено чрез собствен и/или нает подвижен железопътен състав, както и с подвижен състав, предоставен от държавата. В съответствие с член 5а от Регламент 1370/2007 на избраните изпълнители ще бъде осигурен достъп до подвижен състав. Подвижният състав, който ще бъде предоставен на избраните изпълнители за безвъзмездно ползване, ще бъде определен пропорционално на обема на услугата, която ще се извършва в съответния регион, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна. При предоставяне на новозакупен подвижен състав и закупен с капиталов трансфер през време на действие на договора подвижен състав, изпълнителите поемат задължение да го използват само за извършване на възложените им превозни услуги.  За подвижния железопътен състав, собственост на дружеството – досегашен превозвач – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007), ще бъде предоставена възможност Изпълнителят да наеме на пазарна цена, не по-ниска от определената от независим оценител.  Участниците имат право да направят оглед на подвижния състав, определен за изпълнение на услугата по обособената позиция и право на достъп до наличната документация за техническото му състояние, в срок до последния ден за подаване на оферти за участие. |
|  | Частните оператори ще ползват депата и инфраструктурата за ремонт и поддръжка, изградени и финансирани от държавата с обществени средства. Това поражда несправедливо предимство, защото те ще експлоатират активи, за които не са инвестирали, и ще оставят тежестта за издръжката върху държавата и гражданите. | Не се приема | Дейностите по поддръжка на подвижния състав няма да се отделят в отделно дружество.  В случай че избран Изпълнител не разполага със собствена сервизна база за техническа поддръжка на подвижния състав и не е сертифициран за структура, която отговаря за поддръжката, същият е задължен към ефективната дата на изпълнение на договора да е сключил договор със сертифицирана структура, която отговаря за поддръжката му, с обхват: подвижния състав, с който ще изпълнява услугата (пътнически вагони/дизелови локомотиви/електрически локомотиви/дизелови мотрисни влакове/електрически мотрисни влакове и други), както и със структури, които притежават сертификат за съответствие за функции по поддръжката, с обхват съответния тип пътнически вагони, включително чрез използването на сервизните бази, собственост на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, по цени, публично обявени от дружеството. Материалната база (депа, експлоатационни центрове и други, свързани с поддръжката и експлоатацията на подвижния състав), която към момента на откриване на процедурата е собственост на настоящия превозвач – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ще бъде достъпна за всички избрани да предоставят услугата превозвачи, при равни условия за всички, включително и ценови такива. Последната се предвижда да бъде управлявана/оперирана от Западния превозвач. |
|  | Особено тревожно е, че сред очакваните кандидати няма нито една световно утвърдена железопътна компания с дългогодишен опит и стандарти за безопасност. Вместо това, се говори за местни субекти, които изглежда, че са мафиотски обвързани, нямат опит в пътническите железопътни превози и влизат в сектора само заради възможността да усвояват държавни субсидии. Това е сериозен риск както за качество и сигурност на услугата, така и за ефективността на изразходваните публични средства. | Не се приема | В процедурата имат право да участват всички железопътни превозвачи, притежаващи лицензия за извършване на железопътни транспортни услуги за железопътен превоз на пътници, не само тези, които са български компании. Същата ще бъде обявена и в портала за обществени поръчки на ЕС - <https://ted.europa.eu/bg/>.  В документацията към участниците по трите позиции се предлага да се поставят следните изисквания:  1) да притежават Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници, издадена в Република България или в друга държава членка на Европейския съюз, валидна на територията на държавите членки на Европейския съюз;  2) да притежават Единен сертификат за безопасност за пътнически транспорт, с област на дейност всички линии от националната железопътна инфраструктура на Република България;  3) да разполагат или да са в състояние да осигурят до ефективната дата на изпълнението на договора, 13 декември 2026 г., най-малко посочения в документацията подвижен състав за изпълнението на услугата по съответната позиция;  4) да прилагат система за управление на качеството, с оглед поддържане на качеството на услугите, съответстваща на стандарт БДС EN ISO 9001:2015 или еквивалент с област на приложение „Извършване на превоз на пътници с железопътен транспорт в международно и вътрешно съобщение“.  Само за участниците по обособената позиция за западния регион се предлага да се постави условие участникът да е изпълнил дейност с предмет и обем, идентични или сходни с този на обособената позиция през последните 6 (шест) години, считано от датата на подаване на офертата. За „дейност/услуга с предмет, сходен с предмета на поръчката“ се приема дейност/услуга, която включва превоз на пътници с железопътен транспорт, като обемът на превозните услуги трябва да е минимум 9 000 000 влаккилометра за всяка една от последните шест години. |
|  | 12-годишните договори фактически ще бетонират тази схема за повече от десетилетие, което ще намали възможностите за навременна реакция при влошено качество на услугата или злоупотреби. | Не се приема | Избраната продължителност на договорите е съобразена с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, както и чл. 54, ал. 2 от Закона за железопътния транспорт, като е в рамките на ограничението от 15 години за пътническите превози с железопътен транспорт. Избран е балансиран подход, при който продължителността от 12 години е достатъчна, за да се обезпечи финансова и оперативна сигурност на Изпълнителите. Не се предвижда възлагане за максимално допустимия срок, за да се стимулира конкуренцията и да се позволи бъдещото навлизане на нови участници на пазара на пътнически железопътни услуги.  Участниците са задължени да поддържат определено високо ниво на качество на услугите. В случай че не го постигат са предвидени сериозни санкции и неустойки за всеки отделен случай. |
| Васил Рангелов  зам. председател НТСТ | МТС като се позовава изключително на Регламент (ЕО)№ 1370/2007 (наричан по нататък Регламента) за изпълнение на Проекта, трябва да обърне внимание, че няколко пъти в Регламента се споменава изискването за „Документ за политиките в областта на обществения транспорт“. В нашия случай представянето като политики крайна цел „…да бъдат осигурени безопасни, ефективни и висококачествени услуги за пътнически превоз с жп транспорт, при отчитане на социални фактори, околна среда и т.н.“ изглежда доста обща пред обществеността и ЕК, ако не бъде подкрепена с постигането на измерими, стандартно признати показатели за краен резултат. Препоръчва се за периода на действие на новите договори в преамбюла на Проекта да бъде записано като политики които целят постигането, например на:  - Увеличаване на влаккилометрите от 20 на 23 милиона;  - Подобряване регулярността на влаковете от 93% на 95% ;  - Увеличаване на новите и реновирани вагони от 10 на 50%;  - Въвеждане на категория влакове „Експрес“;  - Увеличение на средната експл. скорост на бързите влакове от 75 км/ч на 80 км/ч (данни от НКЖИ) или намаление на времепътуването от София до Бургас и Варна от 6-7 часа на 4-6 часа;  - Постигане на висококачествена услуга на финансово устойчива основа. | Приема се по принцип | Към техническата спецификация е разработено приложение, което посочва минималните качествени стандарти, на които трябва да отговарят предлаганите железопътни превозни услуги.  В случай, че изпълнителите не ги изпълняват, са предвидени санкции за това.  Към договора е предвидена и система бонус-малус, която ще се прилага за всяка календарна година, считано от 1 януари 2028 г.  Бонус-малус системата ще променя размерът на разумната печалба в зависимост от нарастването или спада на годишния брой превозени пътници спрямо този от предходната календарна година (базова година).  Следва да се има предвид, че скоростта на движение на влаковете е производна от състоянието на железопътната инфраструктура, за което държавата чрез Национална компания „Железопътна инфраструктура“ работи усилено, което също е част от реформата в железопътния сектор като целта е осигуряване на ефективен, безопасен и комфортен железопътен транспорт. |
|  | Към края на м. юни т.г. реалното положение с потенциалните кандидати за нови жп превозвачи с лицензии за пътнически превози са: №1. ПИМК Рейл Експрес, №2. РЕЙЛЕКСПРЕС и №3. ИВКОНИ ЕКСПРЕС по реда на издадените лицензи. Първият и третият са подали уведомление в ИАЖА за направленията, влаковете и техните разписания, които желаят да обслужват. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД „остава в играта“ като жп превозвач по всички направления и категория влакове.  Един непретенциозен анализ на потенциала на новите кандидати показва: 1)ПИМК кандидатства с класически бизнес план, осигуряващ всички материални, човешки и финансови ресурси за стартиране като пътнически жп превозвач, пренебрегвайки щедростта на МТС от ПЖПС и персонал предлагани от Проекта. Заявените влакове са 4 чифта експреси по 2-ра жп линия и 6 чифта КПВ край София и Пловдив. ИВКОНИ предлага два чифта бързи влака – един по 2-ра, другия по 3-та жп линии. РЕЙЛЕКСПРЕС още не е заявил пред ИАЖА влакове, но съдейки по неговия потенциал, те може да бъдат до или под обема на ИВКОНИ. Всичко от тримата може да се очаква приблизително и най-оптимистично до 2,5 - 3 млн. влаккилометри или към 10 - 15% от обема превози.  2)Относно ремонтния потенциал на новите кандидати. И тримата имат дългогодишен опит в транспортния бизнес за да изградят приемлива за тях система за поддръжка и ремонт на своите активи. ПИМК и РЕЙЛЕКСПРЕС имат сертификат за ремонт на подвижен железопътен състав (ПЖПС). Всички имат предимство пред „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД с възможността без обществени поръчки да заявяват резервни части и материали, което ги прави гъвкави и конкурентни в тази област.  3)В страната има 17 броя сертифицирани от ИАЖА бази за поддръжка и ремонт на ПЖПС разположени равномерно по жп мрежата. Две от които са обобщените локомотивни и вагонни депа на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, т.е. има двойно повече от 17 броя. За влаковете по ПВУ ще има отделна фирмена поддръжка и ремонт.  От всичко изнесено по-горе може да се направят следните изводи:   Само два възможни кандидат-превозвача с не много голям потенциал и опит е възможно да са възползват от широко разгърнатата програма на Проекта за осигуряване на ПЖПС (от ПВУ и от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД);   Ремонтният потенциал в железопътния транспорт на страната е налице и акцента върху трите основни депа на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД като базови за ремонт на ПЖПС на новите превозвачи се оказва излишен (ИВКОНИ се ориентира към новите мотриси и фирмена поддръжка);   Малкият обем превози и влакове на новите превозвачи може да има конкурентен ефект само ако се извършва с успоредни графици с тези на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, а не в обособени регионални лотове.  Препоръчва се на МТС да преработи Проекта съобразно обективните реалности на транспортния и ремонтен потенциала на новите кандидат-превозвачи, като се предлагат възможности в следващите точки. (Много е малка вероятността от идването на външен жп превозвач от ЕС предвид изводите от Пазарното проучване. Все пак външното разузнаване на МТС би трябвало да следи поведението на вероятни „играчи“ в тази област – „Arriva“ на DB и „Flix“) | Не се приема. | Дейностите по поддръжка на подвижния състав няма да се отделят в отделно дружество.  В случай че избран Изпълнител не разполага със собствена сервизна база за техническа поддръжка на подвижния състав и не е сертифициран за структура, която отговаря за поддръжката, същият е задължен към ефективната дата на изпълнение на договора да е сключил договор със сертифицирана структура, която отговаря за поддръжката му, с обхват: подвижния състав, с който ще изпълнява услугата (пътнически вагони/дизелови локомотиви/електрически локомотиви/дизелови мотрисни влакове/електрически мотрисни влакове и други), както и със структури, които притежават сертификат за съответствие за функции по поддръжката, с обхват съответния тип пътнически вагони, включително чрез използването на сервизните бази, собственост на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, по цени, публично обявени от дружеството. Материалната база (депа, експлоатационни центрове и други, свързани с поддръжката и експлоатацията на подвижния състав), която към момента на откриване на процедурата е собственост на настоящия превозвач – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ще бъде достъпна за всички избрани да предоставят услугата превозвачи, при равни условия за всички, включително и ценови такива. Последната се предвижда да бъде управлявана/оперирана от Западния превозвач.  В случай, че даден превозвач желае да извършва превози на търговски принцип, в съответствие с Регламент за изпълнение 2018/1795 подава уведомление за планираната нова железопътна услуга за превоз на пътници 18 месеца преди стартирането ѝ.  Прилагането на регионален подход се разглежда като първи етап от отварянето на пазара, за да се стимулира появата на по-малки превозвачи.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др. |
|  | „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД със всичките си обществени пасиви и активи остава за следващия договорен период основен жп превозвач на пътници с около 90% участие – обстоятелство характерно за всички страни-членки на ЕС. За да продължи да изпълнява тази си функция в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД трябва да се проведе оздравяване и реформа по замисъл какъвто МТС обяви за „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Но изпълнението на такава задача е почти невъзможна с унизителното за ръководството и персонала третиране на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД като донор на новите превозвачи с мерките и процедурите заложени в настоящия Проект, които:  - нарушават равнопоставеността между конкуриращите се жп предприятия – по принцип донорство (дарителство) не може да има при каквато и да е състезателна процедура;  - третират „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД като дружество в несъстоятелност, наложена по административен ред, с достъп и описване на имуществото му от конкурентите, което е чиста дискриминация;  - допускат недобросъвестно тълкуване на член 5а от Регламента (Чл.5а и тълкувателните насоки на ЕК по него са приложени), от което се вижда че МТС не е правно задължено да го прилага, камо ли да действа с обратна сила(!).  Препоръчва се цялата уредба на Проекта, произтичаща от Чл.5а на Регламента, да отпадне и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД да се яви като кандидат превозвач за нов договор за обществена превозна услуга с активите си от ПЖПС и персонал, които има към датата на отваряне на процедурата.  Предлага се МТС да изготви цялостен, обективен и аналитичен доклад за дейността на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за 15 годишния период на действие на досегашния договор. | Приема се по принцип. | В железопътния сектор се подготвя реформа, с която се цели постигане на цялостна реорганизация на процесите по оперативно планиране, управление и контрол на движението на пътническите и товарни влакове и осигуряване на устойчив и ефективен железопътен транспорт  Основните планирани мерки от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД включват: оптимизация на разписанията и маршрутите с фокус върху рентабилността; засилване на контрола по приходите чрез нови системи за таксуване и контрол на пътникопотока; преглед на административните и оперативни разходи и засилено търсене на външно финансиране за подновяване на подвижния състав. |
|  | Тази материя в Проекта е оскъдна и обременена с неточни термини и противоречия с реалността, като най-дискусионният елемент е  „Що е обособена позиция (лот)“?  Обособени са три териториални лота, обвързани с непропорционално разпределени пазарни сегменти (категории влакове) и ремонтни депа. Но кандидат-превозвачите са заявили пред ИАЖА да договарят за изпълнение не лотове, не пазарни сегменти, не ремонтни депа а конкретни влакове (влакови маршрути). Например за северното направление София – Варна ПИМК е заявил 4 влака, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД изпълнява в момента 4 влака, един влак иска ИВКОНИ. Всичките тези влакове имат четири цифрен номер (код) започващ с цифрата 2, което означава че използват инфраструктурния капацитет на жп линия №2, което заедно с други влакове от тази жп линия ги приобщава като група влакови маршрути по обособена инфраструктура №2.  По жп линия №3 София-Карлово- Варна/Бургас „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД изпълнява 3 бързи влака, ИВКОНИ предлага едни, ПИМК също един, като всичките носят четири цифрен номер (код) с начална цифра 3, приобщаваща ги към обособената инфраструктура на НКЖИ жп линия №3. Така самото структуриране на жп мрежата и категоризацията на влаковите маршрути спрямо нея определят обособените позиции (лотове) при възлагането – главните жп линии на НКЖИ. За тях има налична и достъпна картна, графична, таблична и текстова информация необходима за ползване от кандидатите, за разлика от неразбираемите приложения на Проекта във формат А4.  На тази основа се предлага следните обособени позиции (лотове):  Лот №1 „Тракия“ София – Пловдив – Бургас/Свиленград;  Лот №2 „Хемус“ София – Г.Оряховица – Варна – Русе;  Лот №3 „Шипка“ София – Карлово – Варна/Бургас;  Лот №4 „ТрансБалкани“ Русе – Г.Оряховица – Ст.Загора – Подкова;  Лот №5 „Струма“ София – Радомир – Кулата/Кюстендил;  Лот№7 „Бдин“ София – Мездра – Видин.  Към съответните лотове принадлежат припадащите им се второстепенни жп клонове и линии.  Кандидат-превозвачите:  - са свободни да избират всички категории влакове по всичките обособени позиции (лотове) и второстепенни жп линии към тях;  - са задължени при избора на влакове да съчетават неразходнопокривните влакове от всички категориите с разходнопокривни в пропорции определени от МТС (норма практикувана при автобусните превозвачи);  НКЖИ да извършва цялостна координация при съставяне на ГДВ с жп превозвачите като прилага успореден недискриминационен тактов график по категории влакове на всички жп превозвачи по дадена обособен позиция (лот), т.е. по една жп линия има влакове от няколко жп превозвача. Така конкурентното начало от малък брой конкурентни превозвачи може да се превърне и в катализиращ фактор в подобрявана качеството на транспортната услуга. | Приема се частично. | Предложените за обществено обсъждане Условия и ред са съобразени с националното и европейското право, включително, но не само с т. нар. незаконодателни актове на ЕК, както по отношение на основните принципи и текстове, така и по отношение на използваната терминология.  Възлагането на договорите ще бъде на регионален принцип – по географски региони и пазарни сегменти, както следва:  а) Западен регион – експресни влакове, бързи влакове, пътнически влакове, международни влакове и нощни влакове;  б) Северен регион – бързи влакове и пътнически влакове;  в) Южен регион – бързи влакове и пътнически влакове.  Всеки от регионите включва и второстепенни линии.  С предложеното разделяне се създава модел на навлизане на нови оператори, които да започнат изпълнение на услуга с нискорисков обхват, каквито са пътническите влакове в даден регион, за да могат да развиват успоредно допълнително обслужване по останалите направления в и извън региона. Разделението е направено по най-ефективен, ефикасен и икономичен начин, с оглед съобразяването на множество социално-икономически и технологични фактори, като персонал, заплащане, разположение на бази за поддръжка и екипиране и др.  Координирането на услугите между изпълнителите в отделните региони ще се извършва чрез Общ график за движение на влаковете, разработен от държавата след съгласуване с Изпълнителя, общините и останалите железопътни превозвачи.  В проекта на договор е предвидено, че Възложителят има право да изменя обема на възлагането, като увеличава или намалява същия при условията, посочени в проекта на договор. Обемът на възложените услуги се актуализира ежегодно с допълнително споразумение към договора. За първата година от действието на договора, Изпълнителят спазва одобрения към ефективната (началната) дата на изпълнението на договора график за движение на влаковете по направленията, които са му предоставени по позицията.  Преди подаването на заявки до управителя на железопътната инфраструктура за получаване на капацитет във връзка с изпълнение на възложените му задължения за извършване на обществени превозни услуги, Изпълнителят изготвя за следващите години от действието на Договора проект на график за движение на влаковете.  Възложителят има право да изменя предлаганите железопътни транспортни услуги и/или обема им за съответната година. Тези изменения трябва да бъдат съобщени на Изпълнителя в писмена форма най-късно пет месеца преди влизането им в сила.  Изпълнителят има право да предложи изменения на предлаганите железопътни услуги най-късно шест месеца преди началото на исканото изменение. Възложителят приема или отхвърля направеното предложение в срок от 30 дни след получаването му. |
| Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт | В публикуваната документация не е посочено в каква точно процедура се намираме в момента - дали е в легалния вид на обществено обсъждане и по кой закон се реализира тя. Тъй като не е публикувана в портала за обществени обсъждания на МС, намиращ се на електронен адрес: <https://www.strategv.bg/Default.asp>, би следвало МТС да даде обяснение защо е решено провеждане на подобна процедура и да я проведе повторно и чрез обявяване на портала. | Приема се частично | Настоящата процедура е състезателна . Изпълнението на услугата ще се възложи при условията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и по реда на Закона за обществените поръчки. Това много детайлно и ясно е посочено в публикуваните за обществено обсъждане Условия и ред, които са публично достъпни на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията, в профила „Обществено обсъждане“. Законовото задължение на възлагащите органи на подобни процедури, е да правят последните публично достъпни – чрез оповестяването им в „Официален вестник“ на Европейския съюз, или по друг, указан в закона ред. Законът за нормативните актове и Указ № 883 за неговото прилагане, които уреждат реда за т. нар. обществено обсъждане, създават задължение на органите на публичните власти да обсъждат с обществото проектите на **нормативни актове.** Такова изискване не се съдържа нито за проектите на ненормативни актове (например решения, разпореждания), както и не се съдържа за индивидуалните административни актове, каквито са обявленията за конкурентни процедури. Независимо от горното и като отчита значимостта на настоящия проект, неговата роля за развитите на българските железници и най-вече необходимостта от поставяне на железопътната пътническа услуга на необходимото ниво, министърът на транспорта и съобщенията е преценил необходимостта от провеждането на широко обществено обсъждане на настоящия Проект. |
|  | В посочената процедура не са представени в цялост заданията и конкретните проекти на договори, както и конкретните изисквания към участниците. Това възпрепятства достъпа до информация на заинтересованите страни и възможността да участват пълноценно в процеса. | Приема се частично | Предложеният за обсъждане проект съдържа най-важните елементи на предстоящата процедура.  При обявяване на процедурата ще бъдат публикувани всички изисквания към участниците, които ще разполагат с период от три месеца за подготовка на офертите си. |
|  | Един от най-очевидните примери за това (както е описано в т. 2) е липсата на посочване на механизма на билетоиздаване - един от основните елементи на пътуване с железопътен пътнически обществен транспорт (споменато е еднократно и напълно общо, че „Изпълнителите  са задължени в периода на мобилизация да осигурят съвместимост между билетоиздаващите си системи, като сключват споразумение помежду си“. Как ще се издават билети, които обхващат 2 или 3 от т.нар. ,дютове“ на мрежата? Кой ще получава приходите, как ще бъдат разпределяни и къде ще бъдат превеждани? Не е посочено кой, как и дали ще може да издава билети по принцип - дали издаването ще бъде само чрез машини или и на билетни каси, превозвачите ще заплащат ли наем за ползването им, тъй като тези обекти (жп гари) са собственост на ДП НКЖИ като стопанин на инфраструктурата и мн. др. Не става ясно още и дали билетните касиери, които към настоящия момент са служители на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, ще бъдат „поделени“ на географски принцип в трите описвани лота на процедурата. Това е въпрос от съществено значение, касаещ, както пътниците, така и приходите и който по никакъв начин не е описан в публичната към настоящия момент документация. Не е посочена и съдбата на жп бюрата „Рила“ в столицата.  Не е посочено каква ще бъде съдбата на картите за пътуване с намаление с железопътен транспорт, кой ще може да ги издава и за какъв обем услуги ще важат - дали няма да е нужно издаването на 3 отделни карти за намаление за трите отделни предлагани лота и т.н. | Приема се частично | Използваната към момента система за продажба на билети от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е от т. нар. „затворен тип“, което не позволява нейното интегриране с информационни системи на други превозвачи. В тази връзка „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД през 2024 г. е сключило договор за разработване и внедряване на нова билетоиздаваща система, която да позволява интеграция с информационни системи на други превозвачи. Новата система ще бъде разработена и внедрена до 1 януари 2027 г.  При провеждането на процедурата за избор на превозвачи не е предвидено прехвърлянето на недвижими имоти, между които е и бюро „Рила“ от дружеството настоящ превозвач към новоизбраните превозвачи.  В проекта на договор е предвидено Изпълнителят да извършва продажба на билети, директни билети (при наличие на такива) и резервации на пътниците, пряко или чрез трети лица – продавачи на билети или туроператори, и издава пряко абонаментни и/или железопътни карти. |
|  | С наше писмо с вх. № 31-03-10/24.01.2025 г., касаещо ангажимента на правителството към ,БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД по действащия и към настоящия момент Договор за обществена услуга в т.5 ви попитахме, но и до настоящия момент не сме получили отговор повече от 6 месеца относно дължимите над 800 млн. лв. за закупуване на нов подвижен състав, които не са изплатени. За нас категорично не е приемливо правителството да продължава да дължи подобна значителна сума за закупуване на нов подвижен състав, по все още действащия договор, но да не изпълнява този си ангажимент. Това категорично поставя държавното дружество в неравнопоставено положение спрямо потенциални негови конкуренти, които ще влязат „на чисто“ в процедурата, без амортизиран и неподдържан подвижен състав. Съвсем различна би била ситуацията, ако тези средства бяха предоставени. По наши изчисления това щеше да направи възможна подмяната на значителна част от действащия подвижен състав още през периода 2009 -2025 г. | Приема се по принцип | В Договор № ДР – 7 от 2009 г. за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България е предвидено, че Възложителят може, но не е длъжен да предостави средства за закупуване на подвижен състав, като в Договора е определен горният праг, или максималният размер на тези средства. В договора е предвидено за периода от 2010 г. до 2013 г. включително да бъдат предоставени средства от страна на българската държава за закупуване на подвижен състав в общ размер до 1 080 000 000 лева. Със Закона за държавния бюджет на Република България за всяка една година са приети като разходи капиталови трансфери, които са предоставени на дружеството. |
|  | Обръщаме внимание и на очевидната неравнопоставеност на държавната железница, спрямо потенциални частни конкуренти, тъй като тя за своя сметка е поддържала, както наличния преди 2009 г. подвижен състав - вагони, мотрисни влакове и локомотиви, така и новозакупения такъв в периода 2009-2025 г., който е записан в счетоводния баланс на дружеството и върху който, освен разходите за поддръжка, се начисляват амортизационни и други отчисления. В настоящата процедура не е посочено - по какъв начин ще бъде предоставен новозакупения подвижен състав по ПВУ - дали той ще остане записан като актив на  Министерството на транспорта и ще бъде отдаден на изпълнителите на железопътните услуги или ще има някакъв друг механизъм за неговото използване. | Приема се частично | Подвижния състав и към настоящия момент се поддържа от страна на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД със средства, предоставени от държавата под формата на капиталов трансфер.  Новозакупеният по ПВУ подвижен състав ще бъде собственост на Министерство на транспорта и съобщенията. Той ще бъде предоставен на избраните изпълнители за изпълнение на възложената им услуга.  Подвижният състав, който ще бъде предоставен на избраните Изпълнители за безвъзмездно ползване, ще бъде определен пропорционално на обема на услугата, която ще се извършва за съответната обособена позиция, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна.  Когато се предоставя подвижен състав, закупен със средства от Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България, с приемането на този състав Изпълнителят ще се задължава да изпълнява всички задължения на Възложителя, свързани с поддръжката на подвижния състав, предвидени в договорите за доставка и поддръжка на подвижния състав по плана с изключение на заплащането на поддръжката, както и да изпълнява задълженията, предвидени за „превозвача“ и/или „превозвача, на когото Възложителят е предоставил подвижния състав“ в тези договори. Преди предоставянето, Възложителят и Изпълнителят ще сключат споразумение. Изпълнителят ще се задължи да встъпи в правата и задълженията на Възложителя по отношение на поддръжката на подвижния състав с изключение на заплащането на поддръжката и не може да претендира никакви средства във връзка с тези задължения и във връзка със сключването на споразумението.  Условията за участие в процедурата, включително, но не само предоставянето на подвижен състав, собственост на държавата, за изпълнение на услугата, в пълна степен се отнася и ще се прилага и за настоящия превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (потенциален участник в процедурата). Нещо повече, предвиденият в проекта на условия за възлагане на процедурата, ред за предоставяне на подвижен състав, по нищо не се отличава от установения вече. В тази връзка е достатъчно да бъде посочено, че подвижният състав – закупен или придобит от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД след м. декември 2007 г., е такъв, придобит с предоставени средства от държавния бюджет.  След изтичане на срока на договорите, Изпълнителите са длъжни да върнат на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може държавата да го предостави на следващите Изпълнители на обществена услуга. |
|  | Обръщаме внимание, че не е посочен механизмът - как активи, които към настоящия момент са заведени в счетоводния баланс на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, като например - закупените турски спални вагони или локомотиви Сименс „Смартрон“, могат да бъдат прехвърлени/отнети/предоставени на други оператори. Според нас това представлява съществена пречка за провеждане на избраната от МТС процедура. | Приема се частично | Спалните вагони и локомотивите Сименс са закупени с капиталов трансфер, предоставен от държавата, през срока не действие на настоящия договор. При изчисляването на субсидията за компенсиране на задължението за превоз в разходите за амортизация не са включвани амортизационните отчисления за активите, придобити със средства от държавния бюджет.  При предоставяне на новозакупен подвижен състав и закупен с капиталов трансфер през време на действие на настоящия договор подвижен състав, Изпълнителите поемат задължение да го използват само за извършване на възложените им превозни услуги. След изтичане на срока на договорите, Изпълнителите са длъжни да върнат на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може държавата да го предостави на следващите Изпълнители на обществена услуга.  Механизмът за „предоставянето“ на подвижен състав, който към настоящия момент е в баланса на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД не е предмет на настоящата процедура. |
|  | До колкото става ясно от Ваши изявления след назначаването Ви за Министър на транспорта и съобщенията, а и от договорите за закупуване на нов подвижен състав по ПВУ (в които присъства изискването - производителят да поеме техния ремонт и поддръжка за срок до 15 години), както и от предоставената по настоящата процедура документация, поддръжката на новозакупения подвижен състав ще бъде за сметка на държавата (тя е включена като част от цената на неговото закупуване) - т.е. операторите изобщо няма да имат подобни разходи. Ако погледнем Годишните финансови отчети на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД към настоящия момент - поддръжката на подвижния състав (дори и най-новия) се извършва за сметка на предприятието и е едно от най-значимите пера в разходите на дружеството. Самата същност на идеята подвижният състав да бъде поддържан директно за сметка на данъкоплатците, вместо за сметка на изпълнителите на услугата означава неравнопоставено третиране на държавната железница, която би трябвало да се състезава при равни начала с останалите кандидати по процедурата, които към настоящия момент нямат и няма да имат подобни разходи. Надяваме се, ще се съгласите, че самото остойностяване на услугите и т.нар. „себестойност на влаккилометър“' ще бъде една в случай, че операторът сам поддържа подвижния състав и друга в случай, че държавата го под държа вместо него за своя собствена сметка. Според нас това представлява съществена пречка за провеждане на избраната от МТС процедура. | Приема се частично | За новозакупения подвижен състав със средства по НПВУ е осигурена гаранционна поддръжка и ремонт за срок от 15 години.  В приложения към техническите спецификации ще бъде включена пълна и подробна информация за подвижния състав, закупен с капиталов трансфер през срока на действие на настоящия договор и за подвижния състав, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007, до който ще бъде осигурен недискриминационен достъп на избраните Изпълнители за изпълнение на услугата за съответната обособена позиция. Информацията ще включва инвентарни номера на локомотивите/вагоните, име, група, серия. В документацията ще бъде предвиден също така и ред за предоставяне на подвижния състав.  В предвидения срок от три месеца за подготовка на офертите си евентуалните изпълнители ще имат възможност да си направят разчети в зависимост от това с какъв подвижен състав предвиждат да изпълняват услугата – собствен, нает или предоставен от държавата.  В техническата спецификация е предвидено, че разходи за закупуване, доставка и капитални ремонти на подвижния състав представляват инвестиционни разходи. Инвестиционните разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени превозни услуги, възложено от Възложителя, са капиталови разходи.  Към момента поддръжката на подвижния състав, с който „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД изпълнява услугата, се извършва със средства, предоставяни от държавния бюджет. Вместо да предоставя средства от държавния бюджет на превозвача, за поддръжката на новопроизведения подвижен състав, държавата е възприела друг подход, като предоставя средствата за поддръжка на доставчика на подвижния състав. С възприетия подход се гарантира и надеждната и качествена поддръжка, доколкото последната ще се извършва от производителя, няма да се провеждат дълги и тромави процедури за избор на изпълнители за поддържането на новия подвижен състав. |
|  | Неяснота буди и въпросът - дали и по какъв начин ще бъде преодоляна неравнопоставеността от гледна точка на Закона за обществените поръчки и възможността частните компании да не извършват процедури по него, за разлика от държавното дружество „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД. Очевидно е, че тази неравнопоставеност може да окаже съществено влияние и на самата конкурентна процедура, тъй като поддържането на съответен екип от служители, който да изготвя и реализира такива процедури, коства значителен финансов ресурс, който несъмнено ще бъде калкулиран в т.нар. „себестойност на влаккилометър“. От друга страна, проблем представляват и редица обстоятелства, касаещи забавянето на процедурите по ЗОП (като обжалвания и тяхното разглеждане, което може да се забави с месеци и години), което без съмнение генерира още разходи и пропуснати ползи. Такова изискване за частните компании няма и не може да има като те закупуват директно и без състезателни процедури, необходимото им оборудване. Според нас това представлява съществена пречка за провеждане на избраната от МТС процедура. | Приема се по принцип | Планира се при изпълнението на договорите изпълнителите да са задължени да прилагат Закона за обществените поръчки, независимо дали това е настоящият превозвач или други превозвачи. Министерството на транспорта и съобщенията е в активна комуникация с Агенцията по обществените поръчки за намиране на работещо решение. Целта е потенциалните участници да бъдат поставени при равни условия, както и да се гарантира разходването на получаваните средства от държавния бюджет по ефикасен и ефективен начин. |
|  | От публикуваната документация не става ясен механизмът за запазване на железопътната услуга по определени направления и не откриваме какъв би бил начинът за защита на интереса на държавата/данъкоплатците при евентуално спиране или нейното неизпълнение за по-кратък/по-дълъг период от евентуално избраният превозвач, както и кой и по какъв начин би поел тези задължения, в случай на обстоятелства, довели до невъзможност за тяхното изпълнение. | Приема се по принцип | Целта на публикувания за обществено обсъждане проект е да уреди позитивното развитие на обществената пътническа услуга с железопътен транспорт – създаването на ясни правила за участие, които да гарантират равнопоставеност, публичност и достъпност, както и прозрачност при разходването на средства от държавния бюджет.  За настоящия проект се предвиждат сериозни санкции при неизпълнение на задълженията на страните по него, включително и правото на държавата да прекрати договора. При прекратяване на договора, държавата има възможността да приложи член 5, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, който допуска, вслучай на прекъсване на услугите или на непосредствен риск от такава ситуация, компетентният орган да предприеме спешни мерки. Спешните мерки са във вид на пряко възлагане или формално съгласие за удължаване на срока на обществена поръчка за услуги или във вид на изискване за изпълнение на някои задължения за извършване на обществени услуги. Срокът, за който обществена поръчка за услуги е възложена, удължена или наложена чрез спешни мерки, не може да надвишава две години.  Чрез прилагане на спешната мярка ще се избегне прекъсването на железопътната услуга. |
|  | За нас категорично е неприемливо даването на възможност за участие в процедурата на компании, които не са извършвали в историята си пътнически железопътни превози и не притежават никакъв опит в извършването на подобна дейност (до настоящия момент има 3 български компании с издадени лицензи, които не извършват подобна дейност като някои от тях притежават такъв лиценз от близо 2 години, без да го използват). | Приема се частично | За участниците в процедурата за извършване на обществената услуга в северни и южния регион такова изискване към момента не се предвижда, за да не се препятства още в начален етап всякаква възможност за участие на новолицензирани, превозвачи. Напомняме, че Документацията за провеждане на процедурата ще бъде публично огласена, включително чрез публикуване на съответните документи в „Официален вестник“ на Европейския съюз. Това на практика означава достъп до условията за провеждане и възможност за подаване на оферти от превозвачи, включително и от други държави членки на ЕС. |
|  | Определеното като единствено условие в критериите за подбор - „най- ниска цена“ като „средна себестойност на влаккилометър“, на практика потвърждава и настоящата ситуация с лошото качество на железопътната услуга, без оглед на превозени пътници, годност на подвижен състав и др. А допуснатата според т. 8, а) възможност за актуализация на цените на всеки 3 месеца, на практика заобикаля това условие. Не е посочено какви биха били и механизмът и защитата от недобросъвестен участник, който в търга/процедурата подаде най-ниска цена и спечели съответния лот, но след 3, 6, 9, 12 месеца предложи увеличение на цените, следователно повиши цената в сравнение с първоначалните цени на останалите евентуални конкуренти. Реализацията на възможността за неконтролирано увеличаване на цените, без да е посочен механизмът за защита от страна на МТС, рискува да бъдат отблъснат и малкото останали пътници от железницата. Според нас това представлява съществена пречка за провеждане на избраната от МТС процедура. | Приема се частично | Предвижда се участникът да посочи цена на влаккилометър за първата година, на базата на която да се определи размер на субсидията. Възложителят предвижда в документацията да се разработи механизъм за индексация на цената за влаккилометър.  Участниците са задължени да поддържат определено високо ниво на качество на услугите. В случай че не го постигат са предвидени сериозни санкции и неустойки за всеки отделен случай. За постигане на това високо ниво на качество участниците следва да калкулират разходите в ценовото си предложение. Възложителят заплаща на тримесечна база реално направените разходи от изпълнителите до лимита на офертата им за цена на влаккилометър.  Съгласно Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (нотифицирано под № С(2011) 9380) „Разумната печалба“ означава процентът на възвръщаемост на капитала, който би бил изискван от типично предприятие, което обмисля да предоставя или не услуга от общ икономически интерес за целия срок на възлагане, като се вземе предвид равнището на риска. „Процентът на възвръщаемост на капитала“ означава вътрешният процент на възвръщаемост, който предприятието получава от инвестирания капитал за периода на възлагане. Равнището на риска зависи от съответния сектор, вида на услугата и характеристиките на компенсацията. Процентът на възвръщаемост на капитала, който не надхвърля съответния суапов процент плюс 100 базисни пункта се смята за разумен при всички положения. Съответният суапов процент е суаповият процент, чиито падеж и валута съответстват на продължителността и валутата на акта на възлагане. Когато предоставянето на услуга от общ икономически интерес не е свързано с значителен търговски или договорен риск по-специално, когато нетния разход направен при предоставяне на услугата от общ икономически интерес, е като цяло напълно компенсиран ex post, разумната печалба не може да надхвърля съответния суапов процент плюс 100 базисни пункта.  Информация за суаповия процент може да се открие на следния линк:  https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies\_en  Размерът на разумната печалба ще се променя чрез прилагане на система за развитие на пътникопотока („бонус-малус“).  В проекта на договор е предвиден механизъм за изменение на цените за превоз на пътници при строго определени условия, който е еднакъв за всички избрани превозвачи. |
|  | Не е изяснен казусът с извършването на автобусен превоз по дублиращи железницата маршрути, част от републиканската транспортна система, които са финансирани от общините в България (пример - Столична община) и какво влияние ще окаже това на конкуренцията между видовете транспорт. На практика не е извършен анализ на конкуренцията и икономическата логика и смисъл от поддържането на дублиращи железницата автобусни маршрути и как това би се отразило върху приходите на съответните железопътни пътнически оператори, респективно - върху „средна себестойност на влаккилометър“ при наличие или неналичие на подобни линии/финансиране за тях към настоящия момент и занапред. | Приема се частично | В проекта на договор е предвидено, че при извънредни и неочаквани повреди или нарушения в експлоатацията на железопътния транспорт (независимо дали на подвижния състав или на железопътната инфраструктура), изключващи превоза на пътници по частта от отсечката, по която има повреда, респективно с влакове, пътуващи по разписание, Изпълнителят е длъжен да осигури най-късно до 90 минути от възникване на повредата извънреден автобусен транспорт, ако превозът не може да се извърши с други транспортни средства, пътуващи по разписание.  Изпълнителят отговоря за организацията на резервния и извънреден автобусен транспорт. Мерките от страна на Изпълнителя за отстраняване на повредата се посочват незабавно на Възложителя (първоначалното уведомяване се извършва чрез електронна поща на посочен от Възложителя електронен адрес). Преглед на всички превози с извънреден автобусен транспорт се представя в специален месечен доклад при посочване на засегнатите части от отсечките, използваните превозни средства и другите взети мерки от страна на Изпълнителя и се изпраща на Възложителя като част от редовния месечен отчет. |
| Синдикат на железничарите в България | По отношение на предварителните условия за кандидатстване и допускане по тръжната процедура за възлагане на обществени превозни услуги в сектора - железопътен транспорт би било много благоприятно за работещите, ние синдикатите като социални партньори да имаме възможността съобразно закона и Директива-/ЕС/2022/2041, да предложим следният текст който да се включи като един от основните критерии за кандидатстване по тръжната процедура;  - Основавайки се на чл.9 от Директива /ЕС/2022/2041 на Европейския Парламент /посочен по горе/ като основен критерий за кандидатстване на едно лице за изпълнител се определя и изискване да има минимум три години предварителен опит в сферите на социалния диалог, колективното трудово договаряне и свързаните с него информиране и консултиране, както и работа със синдикални организации и познаване на техните функции и правосубектност. | Не се приема | При провеждане на настоящата процедура българските власти се придържат към и спазват стриктно изискванията на Кодекса на труда. Поради това в рамките на процедурата ще бъде осигурено адекватно равнище на социална закрила за персонала на изпълнителите на обществени услуги, съгласно Съображение 12 от Регламент (ЕС) 2016/2338. Изпълнителите ще бъдат задължени да спазват изискванията, приложими в областта на социалното и трудовото право, установени с правото на Европейския съюз, националното право и колективното споразумение. |
|  | Избраният изпълнител се задължава и гарантира през целия период на изпълнение на договора за възлагане на съответната услуга да регулира всички въпроси свързани с трудовите, осигурителните отношения, както и въпросите свързани с жизненото равнище и др. свързани с тях социални въпроси - чрез Колективен Трудов Договор и посредством социален диалог със съответните /заварени/ синдикални организации и представители. | Приема се | За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда. |
|  | През целия период на изпълнение на договора за възлагане на поръчката, избраните ИЗПЪЛНИТЕЛИ са длъжни в качеството си на работодатели да гарантират и постоянно да стимулират правото на работещите на синдикално сдружаване, като непрекъснато осъществяват и поддържат социалния диалог, свързан с Колективното трудово договаряне и сключването на КТД, в съответствие и при спазване на Конвенции № 87 относно свободата и закрилата на правото на синдикално сдружаване /ратифицирана/ и Конвенция 98, за правото на организиране и колективно договаряне-49Е/ратифицирана, както и на чл. 5 и 6 от ЕСХ/РЕВИЗИРАНА - 2000г. | Приема се частично. | Настоящата процедура предвижда запазване на правата (в цялост) на заетите в настоящия превозвач работници и служители. Нещо повече, за първи път при възлагането на подобни процедури, държавата залага задължението за избраните изпълнители да поддържат за срока на действие на договора (12 години) колективен трудов договор. Колективното трудово договаряне е възможност, която е предоставена с Кодекса на труда.  Поддържането на социален диалог е ангажимент на двете страни по него. |
|  | Съобразено с гл. П- ра, чл. 3, т. 3 от Директива 2001/23/ЕО, на Съвета, След сключване, през целия период на изпълнението на Договора Изпълнителят се задължава да спазва условията по всеки заварен КТД, по същия начин, както те са били приложими и спазвани от Възложителя/ прехвърлителя /, по силата на този КТД, до сключването и влизането в сила на съответен нов по благоприятен КТД./ съобразено и с принципите на чл.8 от гл.1У-та на закл. Разпоредби от Директива - 2001/23/ЕО | Приема се | В документацията е предвидено, че завареният колективен трудов договор действа до сключването на нов колективен трудов договор.  Изпълнителят се задължава за целия срок на действие на договора да поддържа действащ колективен трудов договор при условията и по реда на Кодекса на труда. |
|  | Изпълнителят е длъжен след прехвърлянето да осигури през целия период на действието на Договора, такива благоприятни условия на труд, така че да не се стига до необходимост от прекратяване на трудови договори, поради това в ущърб на работниците и служителите. При намаляване на обема на услугата изпълнителят е длъжен да изработва и осъществява програми за преквалификация и запазване на персонала за своя сметка. | Приема се частично | Изпълнителят ще е необходимо да разработи и внедри Политика по човешките ресурси и План за управление на човешките ресурси, които насърчават осигуряването на справедливи, безопасни и здравословни условия на труд, равни възможности и недопускане на дискриминация на работниците и служителите. |
|  | Изпълнителят полага усилия за изпълнение на всички необходими изисквания на Закона / КТ, ЕСХ, КОНВЕНЦИИТЕ /ратифицирани от Р България/, ЗА ЗАПАЗВАНЕТО /и помага за това/ на заварените Синдикални организации, през целия период на действие на Договора, като съдейства за развиване условията за осъществяване на синдикалната дейност и синдикалното представителство и диалога, съгласно ЧЛ.46 от КТ, във връзка с чл.5 и чл.6 от Е.С.ХАРТА, КАКТО И ЗА ЕФЕКТИВНО колективно трудово преговаряне и сключване на КТД /аргумент от чл.6 от Директива 2001/23/ЕО и чл.5 и чл.6 от ЕСХ | Приема се частично | Избраният Изпълнител ще бъде задължен да спазва изискванията, приложими в областта на трудовото и социално законодателство, както и уговорените в Колективния трудов договор.  Ще е необходимо да разработи и внедри Политика по човешките ресурси и План за управление на човешките ресурси, които насърчават осигуряването на справедливи, безопасни и здравословни условия на труд, равни възможности и недопускане на дискриминация на работниците и служителите.  Работниците и служителите, заети в досегашния превозвач, участващи в предоставянето на услугата за обществен железопътен транспорт по всички железопътни линии в съответния регион, ще преминат към избрания Изпълнител съгласно разпоредбите на Кодекса на труда, при спазване на определени социални стандарти (колективно споразумение на равнище дружество). |
|  | в съответствие с чл.27 от Е.С.ХАРТА, и абзац /3/ от ПРЕАМБЮЛА и ЧЛ.4 от Директива 2022/2041/ЕС/, Предприятието изпълнител поема задължението да утвърди насърчителни мерки и гаранционни клаузи по Договора за целия период на изпълнението му , относно правото на информиране и консултиране на работниците и служителите и на неговите синдикални представители /аргумент и от чл.9 на Директивата-виж по-горе/ |  |  |
|  | в Договорите за възлагане задължително се включват и фигурират клаузи за адекватно заплащане и гарантиране на справедливи условия на труд, които да осигуряват достоен стандарт на живот съобразен най малко със средния за ЕС, съобразено с чл. 2 и 4 т. 1 от ЕСХ. |  |  |
|  | Гарантиране на минимални трудови стандарти  1. Изпълнителят е длъжен през целия срок на изпълнение на договора да осигурява на наетите от него лица (включително чрез подизпълнители) трудови възнаграждения не по-ниски от заварените и договорени с КТД, действащи нива на работни заплати по съответните Дружества, съобразени с нарастването на MP3 ЗА СТРАНАТА и/или минималните прагове по съответните икономически дейности, определени с нормативен акт или национален/секторен/дружествен/ колективен трудов договор. Всяка година от изпълнението на Договора, изпълнителят се задължава да осигурява ръста на заплатите, съобразно действащия чл. 244 от КТ и съответно на нарастването на MP3 за страната. При това параметрите на различните видове трудови възнаграждения с постоянен характер се доразвиват чрез КТД, от нивото на заварената, договорена с КТД минимална база , като за допълнително възнаграждение за прослужено време/клас - не по малко от 1% , а обезщетенията свързани с навършване на възраст и трудов стаж при пенсиониране по чл. 222, ал. 3 от КТ, не по малко от заварените, договорени 9 брутни работни заплати .  2. При промяна на минималната работна заплата или праговете по Наредбата за структурата и организацията на работната заплата. Изпълнителят е длъжен да актуализира възнагражденията в 14-дневен срок от влизането в сила на съответната промяна.  - Неспазване на изискванията по този член се счита за съществено нарушение на договора, което подлежи на санкция в размер на % от месечното възнаграждение и/или основание за предсрочно прекратяване, /тук е мястото да се включат и клаузи за функциите на органа/подобен на КЕВР/ПО ОТНОШЕНИЕ НА ФУНКЦИИТЕ МУ  | НА КОНТРОЛ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ДОГОВОРА,СЪОБРАЗНО УСТРОЙСТВЕНИЯ МУ АКТ специализирания орган за контрол, който ще се създаде да гарантира и признава, тези договорени социални достижения и разходи , за необходими разходи които да се компенсират през съответни субсидии и/или съобразно европейски проекти и програми. | Приема се частично | Избраният Изпълнител ще бъде задължен да спазва изискванията, приложими в областта на трудовото и социално законодателство, както и уговорените в Колективния трудов договор.  Ще е необходимо да разработи и внедри Политика по човешките ресурси и План за управление на човешките ресурси, които насърчават осигуряването на справедливи, безопасни и здравословни условия на труд, равни възможности и недопускане на дискриминация на работниците и служителите.  Работниците и служителите, заети в досегашния превозвач, участващи в предоставянето на услугата за обществен железопътен транспорт по всички железопътни линии в съответния регион, ще преминат към избрания Изпълнител съгласно разпоредбите на Кодекса на труда, при спазване на определени социални стандарти (колективно споразумение на равнище дружество).  В проекта на документация е предвидено, че при изпълнение на обществената услуга не се допуска подизпълнение. |
|  | Гарантиране на трудови и социални стандарти  1. Изпълнителят е длъжен да осигурява заетост на персонала си при условия, не по-неблагоприятни от предвидените в:  - приложими национални, браншови или секторни /ДРУЖЕСТВЕНИ/ колективни трудови договори, действащи към датата на подписване на договора или влезли в сила впоследствие;  - други нормативни актове или споразумения, касаещи социалната защита на работниците и служителите в железопътния транспорт.  2. Изпълнителят се задължава да поддържа документирани доказателства за съответствие с настоящия член, включително копия от трудови договори, ведомости за заплати, платени осигуровки и др., които следва да се представят при поискване от Възложителя или контролен орган.  3. В случай че част от услугата се изпълнява чрез подизпълнители, Изпълнителят гарантира, че те ще спазват същите изисквания, и носи отговорност за евентуални нарушения от тяхна страна.  4. Нарушение на този член се счита за съществено неизпълнение, подлежащо на:  - имуществена санкция в размер до % от месечното възнаграждение;  - и/или основание за предсрочно прекратяване на договора по вина на Изпълнителя. | Приема се частично | За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда.  В проекта на документация е предвидено, че при изпълнение на обществената услуга не се допуска подизпълнение. |
|  | Договорни клаузи със социален обхват  В договора се включват изрични клаузи относно:  • спазване на колективни трудови договори (КТД);  • гарантиране на достигнатите с КТД, заварени нива на работни заплати и осигурителни прагове за целият период на изпълнение на договора;  • задължение за информиране и консултиране със синдикати;  • условия за прехвърляне на персонал при смяна на изпълнителя (чл.  4 от Регламент 1370/2007). | Приема се частично | Избраният Изпълнител ще бъде задължен да спазва изискванията, приложими в областта на трудовото и социално законодателство, както и уговорените в Колективния трудов договор.  Ще е необходимо да разработи и внедри Политика по човешките ресурси и План за управление на човешките ресурси, които насърчават осигуряването на справедливи, безопасни и здравословни условия на труд, равни възможности и недопускане на дискриминация на работниците и служителите.  Работниците и служителите, заети в досегашния превозвач, участващи в предоставянето на услугата за обществен железопътен транспорт по всички железопътни линии в съответния регион, ще преминат към избрания Изпълнител съгласно разпоредбите на Кодекса на труда, при спазване на определени социални стандарти (колективно споразумение на равнище дружество). |
|  | Критерии при възлагане  Още в обявлението и документацията за обществената поръчка се залагат:  • критерии за оценка по формулата „икономически най-изгодна оферта“ (ЕМОО) с тежест за социални аспекти;  • изискване за опит в социален диалог и взаимодействие със синдикати (ако е обосновано и пропорционално В ЧАСТТА ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ОФЕРТАТА);  • ангажимент за спазване на етични и социални стандарти. | Приема се частично | Оценката на офертите следва да се извърши по ясни и точно определени критерии, които не оставят съмнения за субективност. Последното се обуславя, както от изискванията, които традиционно законът поставя за подобен вид процедури, така и поради факта, че в настоящата процедура се предвижда и компенсирането с публичен ресурс. Задължение на публичните власти е да създават и гарантират условия за развитие на конкуренцията, прозрачни, ясни и публично оповестени правила за участие в процедурата, ясен механизъм за компенсация от държавния бюджет, гарантиране в цялост на правата и задълженията на заетите работници и служители. |
|  | Контрол и мониторинг  • Заложи се механизъм за периодични проверки и одити от страна на възложителя;  • Изпълнителят да бъде задължен да води и представя доказателства за социално съответствие (трудови договори, ведомости, осигуровки и ДР-);  • При нарушения — санкции и/или прекратяване на договора. | Приема се частично | В проекта на договор е предвиден контрол от страна на Министерството на транспорта и съобщенията на всички задължения поети от изпълнителите, включително чрез извършване на проверки на място, одит и други. При неизпълнение на което и да е от поетите задължения на изпълнителите ще се налагат санкции. |
|  | Включване на синдикати като заинтересована страна  • Предвиди се възможност за участие на синдикални представители в етапа на контрол върху изпълнението;  • Да се изиска план за социална адаптация на персонала при промяна на изпълнителя.  Спазване на социални и трудови стандарти  1. Изпълнителят е длъжен през целия срок на договора да спазва: ,  о ръста на минималните работни заплати и осигурителни прагове;  о всички приложими колективни трудови договори (национални, браншови, или предприятието). в  2. Изпълнителят се задължава да запази и защити трудовите права на персонала, включително при структурни или организационни промени. | Приема се частично | За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда.  Контрол по изпълнение задълженията по договора е предвидено да се извършва от Министерството на транспорта и съобщенията. |
|  | Участие на синдикални организации  Изпълнителят е длъжен да осигури:  възможност за ефективен социален диалог със съответните синдикални организации;  информиране и консултиране на работниците при промени в организацията на труда;  достъп на синдикалните представители до местата на изпълнение на услугата. | Приема се частично | За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда. |
|  | Прехвърляне на персонал  1. При прекратяване на договора и възлагане на същата услуга на нов изпълнител, настоящият Изпълнител е длъжен да съдейства за прехвърляне на персонал при условията на чл. 123 и 123а от Кодекса на труда и/или приложимия КТД.  2. Настоящият договор задължава възложителя да включи аналогични разпоредби и в следващата процедура, за да се запази социалната сигурност на заетите. | Приема се | Избраният Изпълнител ще бъде задължен да спазва изискванията, приложими в областта на трудовото и социално законодателство, както и уговорените в Колективния трудов договор.  Ще е необходимо да разработи и внедри Политика по човешките ресурси и План за управление на човешките ресурси, които насърчават осигуряването на справедливи, безопасни и здравословни условия на труд, равни възможности и недопускане на дискриминация на работниците и служителите.  Работниците и служителите, заети в досегашния превозвач, участващи в предоставянето на услугата за обществен железопътен транспорт по всички железопътни линии в съответния регион, ще преминат към избрания Изпълнител съгласно разпоредбите на Кодекса на труда, при спазване на определени социални стандарти (колективно споразумение на равнище дружество). |
|  | Индикатори за социално изпълнение  Изпълнителят представя годишен доклад, който включва:  брой служители, вид заетост, осигуровки и средно възнаграждение;  участие на работници в обучения и повишаване на квалификацията;  действия по информиране и консултиране.  Докладът се представя не по-късно от 31 март за предходната година и се публикува на сайта на възложителя. | Приема се частично | Изпълнителят представя до 31 март доклад за изпълнение на поетите от него задълженията за второ шестмесечие и за предходната календарна година. |
|  | Санкции при неспазване на социални клаузи  При установено нарущение на възложителят има право:  да наложи санкция в размер от 5 до 15% от месечното възнаграждение;  - да изиска незабавно изпълнение на предписания;  - да прекрати договора предсрочно при повторност или тежко нарушение. | Приема се частично | В документацията са описани изчерпателно отношенията между Възложител, превозвач и пътник, включително ниво на качество, стимули и санкции и др. |
|  | В заключение държим, в договора за възлагане на превозната услуга в жп транспорта, да се включат и следните посочени по-долу тарифни клаузи:  - Осигуряване от изпълнителя за всяка година от изпълнението на договора - ръст на основните работни заплати съобразно ръста на MP3 за страната съобразено и със законовата рамка  - Запазване размера на допълнителното възнаграждение с постоянен характер за прослужено време - клас не по-малко от 1%  - Параметрите на другите различни видове допълнителни трудови възнаграждения се доразвиват чрез КТД, от нивото на заварената, договорена с КТД минимална база, а обезщетенията свързани с навършване на възраст и трудов стаж при пенсиониране по чл. 222, ал. 3 от КТ, да бъде не по малко от заварените, договорени 9 брутни работни заплати. Ако за срока на изпълнение на договора за възлагане на услугата до неговия край, не бъде сключен нов КТД, параметрите на заварените допълнителни трудови възнаграждения остават не по-малки от заварените нива. | Приема се частично | В съответствие с чл. 123, ал. 1, т. 7 от Кодекса на труда трудовите правоотношения с работниците и служителите ще бъдат запазени и няма да бъдат прекратени при избора на нови изпълнители на обществената превозна услуга. За срока на действие на договорите, изпълнителите по тях са задължени да поддържат действащи колективни трудови договори при условията и по реда на Кодекса на труда. |

1. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:32007R1370 [↑](#footnote-ref-2)
2. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2023.222.01.0001.01.BUL&toc=OJ%3AC%3A2023%3A222%3AFULL> [↑](#footnote-ref-3)
3. https://nextgeneration.bg/14 [↑](#footnote-ref-4)
4. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX%3A32012D0021 [↑](#footnote-ref-5)