

Изх. № 038/16.11.2012

ДО  
Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ  
И СЪОБЩЕНИЯТА НА  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

**Относно: Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт**

Уважаеми г-н Министър,

На вниманието на обществеността бе предоставен за обсъждане проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт. С проекта се предлага изменение на чл. 10 от ЗЖТ, като се дава възможност управителят на железопътната инфраструктура да е и железопътен превозвач.

В отговор на предложения законопроект молим да вземете под внимание нашите коментари, въпроси и забележки, както следва:

1. Съгласно българското законодателство, хармонизирано с европейските директиви, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията е издало към октомври 2012 г. 12 (дванадесет) лиценза на железопътни предприятия. Две от тях: “БДЖ – Товарни превози” ЕООД, “БДЖ – Пътнически превози” ЕООД са дружества под шапката на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и едно е със статут на държавно предприятие – ДП “Транспортно строителство и възстановяване”. И трите предприятия оперират със собствен и нает тягов подвижен състав (тракция), и осигуряват три различни вида превози: на товари (“БДЖ – Товарни превози”), на пътници (“БДЖ – Пътнически превози” ЕООД) и специализирани превози на механизация и материали за строителство, ремонт и поддръжка на железопътната инфраструктура (ДП “Транспортно строителство и възстановяване”). **С това държавата покрива целият спектър от дейности, които могат да извършват лицензираните железопътни превозвачи, съгласно българското и европейско законодателство, като е собственик на 25% от общия брой лицензирани железопътни превозвачи у нас.**

2. Съгласно българското законодателство, хармонизирано с европейските директиви, в България е създадена държавна компания, управляваща железопътната инфраструктура в цялата страна. Това е Държавно предприятие “Национална компания железопътна инфраструктура”. Създадена е през 2002 г., следвайки разпоредбите на Директива 91/440/ЕИО и Директива 2001/12/ЕО за осигуряване на независим и недискриминационен статут при предоставянето на железопътни транспортни услуги. Основните дейности на предприятието са осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани железопътни превозвачи, за което ДП “НКЖИ” събира

инфраструктурни такси в размер определен от Министерския съвет, и извършване дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Съгласно Раздел III, чл. 7 на Директива 91/440/ЕИО и промяната му с Директива 2001/12/ЕО, държавите-членки предприемат необходимите мерки за развитието на националните си железопътни инфраструктури. И двете основни за компанията дейности, които са пряко свързани с развитието на железопътната инфраструктура се извършват частично или се прилагат в противоречие с европейското законодателство:

а) при отчитането на изпълнението на Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2011 – 2015 г, за 2011 г. съществена част от предвидените за извършване дейности по ремонт и поддръжка на железопътната инфраструктура не са извършени;

б) методиката за изчисляване на инфраструктурните такси противоречи на европейските разпоредби, като пречи на създаването на функциониращ пазар на железопътни услуги.

3. Взимайки горното предвид, възникват следните въпроси, свързани с предложението за промяна на Закона за железопътния транспорт:

3.1. Какви механизми за обществено регулиране и контрол ще бъдат предприети за осигуряване на независимия статут на железопътните предприятия по отношение на управлението, администрирането и счетоводното разделяне на сметките от тези на управителя на железопътната инфраструктура ДП "НКЖИ" (чл. 4 на Директива 91/440/ЕИО, заменен с чл. 1 т.6) на Директива 2001/12/ЕО)?

3.2. Направен ли е анализ и какви са резултатите от него за необходимия финансов ресурс свързан с:

3.2.1. Лицензиране на ново държавно железопътно предприятие;

3.2.2. Осигуряването на тракция за дейността на железопътното предприятие;

3.3. Какви механизми ще бъдат приложени за осигуряване финансова стабилност на дружеството, отговорно за управлението на инфраструктурата и дружеството железопътно предприятие под шапката на ДП "НКЖИ" (съгласно чл. 9 т.1 на Директива 91/440/ЕИО)?

3.4. Уведомена ли е Комисията по чл. 11 на Директива 91/440/ЕИО и потърсено ли е нейното становище за предложената промяна на Закона за железопътния транспорт?

4. С оглед на съображенията, посочени по-горе:

4.1. Считаме, че предложението е в противоречие с действащото европейско законодателство и в особена степен с текста за отделяне на железопътните предприятия от управителя на инфраструктурата

4.2. При наличие на три лицензирани държавни железопътни предприятия в момента, не е ясно какви цели се преследват с лицензирането на още един държавен превозвач.

4.3. Сигурно е, че ново железопътно предприятие под шапката на ДП "НКЖИ" ще влезе в конкурентни отношения с останалите лицензирани железопътни предприятия. Те от своя страна ще имат основания да претендират за ново отделяне на отделно железопътно предприятие и отделно предприятие за поддръжка и управление на железопътната инфраструктура. При пълната реализация на описаното ще се стигне до фактическото състояние на действащия закон – организационно, счетоводно и правно отделяне на инфраструктурата от превозната дейност.

- 4.4. Ако държавата е решена да развива специфична дейност би следвало да инвестира от самото начало в новосформирано предприятие, което да бъде правно защитено и да не бъде обект на свързаност и да създава нелоялна конкуренция с парите на данъкоплатците. По-добро развитие на железопътния транспорт би могло да се реализира напълно и при сегашната структура на Холдинг "Български държавни железници", стига да има необходим финансов ресурс и политическо желание.
- 4.5. Прави впечатление, че не липсата на пореден превозвач е проблем на българския железопътен пазар, а че липсата на последователна политическа воля и спазване принципите на правилно кадрово, финансово и организационно управление са довели до сегашното незадоволително състояние на държавните железници.

Категорично възразяваме в проекта за Закон за изменение на Закона за железопътния транспорт да се правят промени с наясен конюнктурен характер. **Предлагаме вносителите да преосмислят и оттеглят предложението за промяна на Закона за железопътния транспорт в частта му, касаеща дейността на управителя на инфраструктурата.**

С уважение  
НСБС

Борил Иванов  
Председател на УС