



РЕШЕНИЕ

№ 15-03-2

от 14.12.2018 г.

На основание чл. 116, ал. 5 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) е образувано производство по преписка № 09-00-2/14.09.2018 г. във връзка с жалба на железопътния превозвач „Ди Би Карго България“ ЕООД (ДБКБ) с ЕИК *****, със седалище и адрес на управление в гр. Пирдоп срещу Заповед № 662 от 30.03.2018 г. на Генералния директор на Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“). Жалбата е внесена пред Административен съд София-град на 12.04.2018 г. и е насочена по подведомственост до Изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ с Определение № 4957 от 06.08.2018 г. на Административен съд София-град, Второ отделение, 31 състав.

СЪЩНОСТ НА ЖАЛБАТА

Жалбоподателят „Ди Би Карго България“ ЕООД оспорва заповед № 662 от 30.03.2018г. на Генералния директор на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“, като счита същата за нищожна на основание чл.146, т.1 от АПК, алтернативно за незаконосъобразна на основание чл.146, т.2 и т.3 от АПК.

Жалбоподателят твърди, че е засегнат негативно от издадената заповед с това, че за него в качеството му на лицензиран железопътен превозвач и собственик на шестосни товарни вагони тип Еааос, се създават допълнителни задължения да се съобразява с разпоредените изисквания, с което е лишен от възможността да експлоатира вагоните съобразно максимално допустимите възможности за натоварване по отношение конструктивната им якост. Обявяването за невалидно на допълнителното шаблонизиране на тези вагони води като последица до намаляване товарносимостта и респективно ефективността на вагонен състав от 70 броя шестосни вагони тип Еааос.

Жалбоподателят „Ди Би Карго България“ ЕООД твърди, че са налице следните основания за отмяна на заповед №662 от 30.03.2018 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“:

- А. Липса на компетентност (чл. 146, т. 1 от АПК).
- Б. Неспазване на установената форма (чл. 146, т. 2 от АПК)
- В. Съществено нарушение на административнопроизводствени правила (чл. 146, т. 3 от АПК)

Според „Ди Би Карго България“ ЕООД Генералният директор на ДП „НКЖИ“ не е компетентен да издава разпореждането по т. 1 от Заповедта поради това, че не съществува правомощие, предоставено му с нормативен акт, което да му дава право да обявява за невалидни вече поставени растери за надвишение на брутното натоварване на ос на даден тип вагони.

„Ди Би Карго България“ ЕООД счита, че заповедта не съдържа мотиви - нито в текста, нито като приложение или препратка към друг документ, което е основание за отмяна на административния акт поради неспазване на установената форма.

В допълнение жалбоподателят твърди, че липсват доказателства, че Генералният директор на ДП „НКЖИ“ е спазил изискването на чл. 35 от АПК - изясняване на фактите и обстоятелствата от значение за случая и обсъждане на обясненията и възраженията на заинтересованите граждани и организации, което води до извода, че Заповедта е издадена при неизяснена фактическа обстановка.

И накрая, в жалбата си „Ди Би Карго България“ ЕООД прави извода, че отмяната на Заповед № 541 от 15.03.2018 г. е извършена в противоречие с процесуалната норма на чл.156, ал.1 от АПК.

Срещу цитирания административен акт е образувано производство пред съд, поради което единствено съдът е компетентен да го отмени. За Генералния директор на ДП „НКЖИ“ остава процесуалната възможност да оттегли акта, но това се извършва с писмена молба пред съда пред който административният акт е оспорен, или с изявление от упълномощен представител в съдебно заседание по оспорване на административния акт. Неспазването на посочения ред за оттегляне на акта е съществено нарушение на административнопроизводствени правила, което води до необходимост от неговата отмяна.

ФАКТИЧЕСКА ОБСТАНОВКА

I. Идентификация на страните

Дружеството „Ди Би Карго България“ ЕООД е железопътен превозвач, който притежава лицензия № 206, валидна от 13.05.2010 г. за железопътен превоз на товари на цялата територия на Р България и Сертификат за безопасност, част „А“ № BG 1120160002 от 30.05.2016 г. и Сертификат за безопасност, част „Б“ № BG 1220160003 от 30.05.2016 г. Дружеството е собственик на 70 броя шестосни вагони тип Еааос. Натоварването на ос по основна таблица е 16 т/ос. Вагоните допълнително са прешаблонирани с растер на вагона по линии D4 с максимална брутна тежина 120т. (20 т/ос).

ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е държавно предприятие по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и Управител на железопътната инфраструктура, съгласно чл. 9, ал. 3 от ЗЖТ. Притежава Удостоверение за безопасност № BG 21 2018 0001 от 01.07.2018 г.

II. Установени факти

1. Издадена е Заповед № 541/15.03.2018 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“, с която считано от 01.04.2018 г. се обявяват за „невалидни допълнително шаблонирани върху вагоните растери за надвишение на брутното натоварване на ос, на даден тип вагон, по железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ“, издадени от железопътни превозвачи и железопътни предприятия“. Заповед № 541/15.03.2018г. е оспорена от „Ди Би Карго България“ ЕООД пред Административен съд София-град, за което е образувано производство по административно дело № 3852/2018г. В хода на производството по делото Генералният директор на ДП „НКЖИ“ издава Заповед № 662/30.03.2018 г., с която отменя Заповед № 541/15.03.2018 г.

2. Заповед № 662/30.03.2018 г. е издадена на основание чл. 20, ал. 1, т. 7 от Закона за железопътния транспорт и във връзка с чл. 30, ал. 2 от Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, издадена от Министъра на транспорта.

С т. I. от заповедта се отменя заповед № 541/15.03.2018 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“.

С т. II.1., считано от 01.05.2018 г. Генералният директор на ДП „НКЖИ“ обявява за невалидни допълнително шаблонирани върху вагоните растери за надвишение на натоварването на дадена серия вагони по железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ“, издадени от железопътни превозвачи и железопътни предприятия.

С т. II.2. на заповедта Генералният директор на ДП „НКЖИ“ въвежда задължителното прилагане на изискванията на стандарт БДС EN 15528-2016 „Железопътна техника. Категории на линиите за управление на интерфейса между границите на натоварване на превозните средства и инфраструктурата“, относно натоварването на железопътните превозни средства, движещи се по железопътната инфраструктура по отношение на максималното (гранично) брутно натоварване на ос на вагоните

С т. II.3. от заповедта Генералният директор на ДП „НКЖИ“ въвежда изключение от указаното в т. II. 1. като допуска определените стойности за натоварване на различните серии вагони, отразени в таблицата за гранични натоварвания (АВС таблица) да бъдат превишавани след издаване на писмено разрешение от Генералния директор на ДП „НКЖИ“, съгласно изискванията на БДС EN 15528:2016.

3. На 30.03.2018 г. Генералният директор на ДП „НКЖИ“ издава и Заповед № 661/30.03.2018 г., с която се определя допустимо осно натоварване за железопътните участъци и линии на

железопътната инфраструктура, собственост на ДП „НКЖИ“ както следва:

1. Железопътни магистрали и жп линии 1 -ва категория
2. Жп линии II-ра, III-та категория и жп възли.

За посочените категории линии се създава задължението да се спазва максимално (гранично) брутно натоварване на вагоните съгласно БДС EN 15528:2016 „Железопътна техника. Категория на линиите за управление границата на натоварването при контакта между железопътното превозно средство и инфраструктурата“, спрямо характеристиките на вагоните.

С т.IV.4. и т.IV.5. от Заповед № 661/30.03.2018 г се създава разпоредбата всяко железопътно предприятие да има възможност да получи разрешение от Генералния директор на ДП „НКЖИ“ за надвишение на брутно натоварване на ос на даден тип вагон и за условията на неговото движение. Полученото разрешение за надвишение на брутно натоварване на ос на даден тип вагон, издадено на дадено железопътно предприятие не може да се преотстъпва на друго железопътно предприятие.

4. С писмо, изх. № 09-00-2/18.09.2018 г. ИА „Железопътна администрация“ изиска от ДП „НКЖИ“ да предостави становище по жалбата, както и всички документи, доказателства и мотиви въз основа на които е издадена заповед № 662/30.03.2018г.

ДП „НКЖИ“ с писмо, вх. № 09-00-2/25.09.2018 г. внесе становище, с което изразяват своята позиция относно жалбата на ДБКБ срещу заповед № 662/30.03.2018 г., а именно:

Генералният директор на ДП „НКЖИ“ издава заповед № 541/15.03.2018 г., с която считано от 01.04.2018 г. обявява за невалидни допълнително шаблонирани върху вагоните растери за надвишение на натоварването на даден тип вагон по железопътната инфраструктура, издадени от железопътни превозвачи и железопътни предприятия, в изпълнение на нормативните изисквания, свързани със задължението на Управителя на железопътната инфраструктура (ДП „НКЖИ“) да организира и гарантира използването на железопътната инфраструктура, като поддържа нейното техническо състояние в параметрите, които гарантират безопасност и непрекъснатост на превозите на пътници и товари.

В становището си ДП „НКЖИ“ твърди, че са проведени разговори с железопътните предприятия и те са изразили желание за отлагане на датата за влизане в сила на заповеди 540/15.03.2018 г. и 541/15.03.2018 г. и в резултат на това са издадени Заповеди № 661/30.03.2018 г., която отменя Заповед № 540/15.03.2018 г. и № 662/30.03.2018 г., която отменя Заповед № 541/15.03.2018 г.

ДП „НКЖИ“ изразява мнение, че за да могат да се извършват международни превози с товарни и пътнически вагони, всички железници в Европа са приели единни стандарти (фишове на UIC, EN и БДС EN) по отношение на железния път и типовете вагони. В тях са определени и категориите линии: А - натоварване 16 т/ос, В - 18 т/ос, С - 20 т/ос и D - 22,5 т/ос, както и еднакви и взаимозаменяеми части и възли на вагоните, като колооси, буфери, теглични съоръжения, спирачни апарати, надписи и знаци по вагоните (EN 15877-1:2012). Всички вагони, независимо в коя държава са произведени, имат от двете страни на коша шаблонирани, така наречената „АВС“ таблица. В нея се нанася допустимата товароспособност за съответната категория линия на съответния тип вагон. Тази товароспособност е различна за различните типове вагони (2-осни, 4-осни, 6-осни и т.н.), но за даден тип вагон тя е еднаква във всяка една държава, с оглед на международното движение на вагоните.

В становището си ДП „НКЖИ“ посочва още, че допустимата товароспособност на вагоните се определя, съгласно фиш 700 на UIC, а по-късно съгласно БДС EN 15528:2008, БДС EN 15528:2008+A1:2013, а в момента съгласно БДС EN 15528:2016. Изчислените по тези таблици максимални гранични натоварвания се описват в т.н. „АВС“ таблица и се шаблонират от двете страни на коша на вагона. Те важат както за вътрешно, така и за международно съобщение поради това, че категориите линии са категоризирани по еднакъв начин за цяла Европа. Съгласно „АВС“ таблицата максималното натоварване на вагон тип Eaaos, каквито са вагоните на „Ди Би Карго България“ ЕООД е 64,5 тона нетно тегло.

ДП „НКЖИ“ твърди в становището си, че тази Таблица е шаблонирани на вагоните на „Ди Би Карго България“ ЕООД, но поради неправилно издадено разрешително от превозвача „БДЖ“ ЕАД, те се движат с натоварване от 88,5 тона в противоречие с БДС EN 15528:2016. Изчислените АВС таблици са задължителни за изпълнение, което осигурява равнопоставеност на превозвачите във всички европейски държави.

В становището си ДП „НКЖИ“ изяснява начина на определяне на стойностите на натоварване

на вагоните:

- Първият е по якостните и конструктивни качества на вагона - като конструкция, издържаща определено натоварване, при ограничителни условия произлизащи от вида и разположението на товара (неговата площ, големина, разположение върху рамата и тн.). Тези ограничения са определени и шаблонирани с определен растер върху определено място на вагона. В паспорта на вагона е дадена максималната стойност на брутното натоварване, която може да бъде реализирана, без да се получат деформации по конструкцията и със заложените коефициенти за сигурност предвидени от конструкторите;

- Второто ограничение на брутното натоварване на вагоните е лимитирано от усилията, които те предизвикват при движението си по дадена железопътна линия. Това ограничение произлиза от анализа и оценката на допълнителното динамично въздействие върху железния път от натоварването на вагоните.

ДП „НКЖИ“ посочва още, че товароносимостта на различните линии е определена по категории, в зависимост от тяхното конструктивно изпълнение. За да се гарантира безопасното взаимодействие между вагоните и железопътната линия, при динамичните въздействия при движение на вагоните, са определени лимити на брутно натоварване, които са по-малки от определената за всеки вагона товароносимост, която той може да понесе в статично положение. Тези стойности, за да бъдат прилагани от различните железници са определяни във фишове на „Международния железничарски съюз“ (UIC) - UIC 700:2004 “Classification of lines- Resulting load limits for wagons”, като стойностите в последствие са приети и пренесени в европейски стандарт EN 15228.

В допълнение на изложеното по-горе ДП „НКЖИ“ прави извод, че размерът на търговската печалба на едно железопътно предприятие не бива да става причина за нарушаване на нормативната уредба, определените стандарти за натоварване и експлоатация, както и да снижава нивото на безопасност в железопътния транспорт, засягащо железопътната инфраструктура и другите железопътни предприятия. При издаване на разрешения, за промяна на условията на експлоатация, каквото право е дадено на Генералния директор, той определя индивидуално за всеки случай тези условия, като решенията са принципни и обхващат товари, подвижен състав, скорости и други условия. Същевременно условията трябва да са еднакви за всички железопътни предприятия, експлоатиращи железопътната инфраструктура, засяга всички нейни ползватели, като не се допуска дискриминация или облагодетелстване на никой от тях.

В заключение ДП „НКЖИ“ посочва, че според тях издадената от Генералния директор на ДП „НКЖИ“ Заповед № 662/30.03.2018 г. е правилна и законосъобразна и е издадена при спазване принципите и нормите на вътрешното и европейско законодателство.

5. С писмо, изх. № 09-00-2/18.09.2018 г., ИАЖА изиска от „Ди Би Карго България“ ЕООД да предостави всички документи, доказателства и мотиви в подкрепа на жалбата против издадената заповед № 662/30.03.2018 г.

С писмо, вх. № 09-00-2/27.09.2018 г. „Ди Би Карго България“ ЕООД предостави на ИАЖА копия на документи, в които е приложен Протокол от проведено заседание в ИАЖА на 28.06.2017 г. от работна група по нетягов подвижен състав, назначена със Заповед № 14-00- 73/29.06.2016 г. на Изпълнителния директор на ИАЖА. На заседанието е разгледано становището на ДП „НКЖИ“, изложено в писмо на № ЖИ-17702/22.05.2017 г. до ИАЖА относно експлоатирането на товарни вагони тип Eааos, преустроени от тип Samms, по железопътната инфраструктура на Р България. В Протокола е отразено становището на работната група, че конструкцията на вагона е проектирана и позволява натоварване 20 тона на ос, на основание на което Управителят на железопътната инфраструктура с писмо е уведомил заявителя, че по жп инфраструктурата на Р България вагоните могат да се движат без ограничения с брутна маса 120т. Решението на работната група е, че вагонът правилно е шаблонирани с допустимите гранични натоварвания за категориите железни пътища, както и допълнително поставения шаблон за BDZ. В решението на работната група се отбелязва, че Управителят на инфраструктурата (ДП „НКЖИ“) е в правомощия да дава разрешение за поставянето на допълнителна таблица в растера на вагона за по-високо натоварване за категориите линии.

В писмото си до ИАЖА жалбоподателят „Ди Би Карго България“ ЕООД прилага писма от водената кореспонденция по съгласуване с ДП „НКЖИ“ на предстоящата през 2005-2006 година експлоатация на преустроени товарни вагони от тип Samms, по железопътната инфраструктура на Р България от която е видно, че с писмо № 47-00-ТХ-27/12.08.2005 г., ДП „НКЖИ“ изказва мнение, че вагони тип Samms с брутна маса 120 тона не превишават допустимото за влак тип “Г“ натоварване,

съгласно „Инструкция за определяне на товароспособността на стоманените мостове в БДЖ“ и вагоните могат да бъдат допуснати за движение в мрежата на ДП „НКЖИ“ без ограничение, след сертифицирането им. За целите на сертифицирането им, съгласно действащата нормативна база към този момент, с писмо № 416/29.07.2005 г., „Научно изследователски институт по транспорта“ ООД (НИИТ), предоставя на НКЖИ техническите характеристики на вагони тип Eaans, преустроени от базов тип Samms с искане за посочване на евентуални ограничения за експлоатацията на вагоните от гледна точка на изкуствени съоръжения и слаби места по железния път. ДП „НКЖИ“ с писмо № 33- 00-IV-145/02.08.2005 г. до НИИТ посочва, че няма специални ограничения за движение на вагоните във връзка с изпитването им и сертифицирането им, както и факта, че съгласно фиш № 438-2 на УИС, кодировка Eaans не съществува (направена е техническа грешка).

6. За изясняване на фактическите обстоятелства, свързани с издаване на Заповед № 662/30.03.2018 г., на основание чл. 116, ал. 7 от ЗЖТ, ИАЖА с писмо изх. № 09-00- 2/12.10.2018 г. постави конкретни въпроси и изиска допълнителна информация от ДП „НКЖИ“.

В отговор, с писмо вх. № 09-00-2/02.11.2018 г., ДП „НКЖИ“ предостави следната допълнителна информация:

Относно броя издадени разрешения от ДП „НКЖИ“ за превишаване на стойностите за максимално брутно натоварване на товарни вагони, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 15528:2016, ДП „НКЖИ“ твърди, че до момента на запитването не е издадено нито едно разрешение, поради това, че не е поискано от нито един собственик на вагони или железопътно предприятие.

Относно мотивите за обявяване за невалидни на всички шаблони за допълнително натоварване на вагони ДП „НКЖИ“ твърди, че всички притежатели на вагони, превозвачи и управители на инфраструктура от държавите в Европа са приели като задължителни стандартите (фишове на УИС, EN и БДС EN). Всички вагони, независимо в коя държава са произведени, имат от двете страни на коша шаблонирана така наречената „АВС“ таблица. В тази таблица е нанесена допустимата товароспособност за съответната категория линия на съответния тип вагон. Тази товароспособност е различна за различните типове вагони, но за даден тип вагон тя е еднаква във всяка държава, с оглед на международното движение на вагоните. Съгласно Приложение II към Споразумението за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение RIV, Том 1 „Указания за натоварване“, всяка жп администрация може да издаде разрешение и за по-високо натоварване на вагоните, което се отбелязва със специален шаблон - допълнителен растер (допълнителна таблица). Разрешението се издава от Управителя на инфраструктурата, който отговаря за състоянието на железния път и определя изискванията към подвижния железопътен състав за достъп до железопътната инфраструктура (чл. 1, т.2 от Наредба № 58), а не от железопътното предприятие, което експлоатира вагона.

В подкрепа на своята позиция ДП „НКЖИ“ привеждат като довод, че на 28.06.2017 г. в зала 517 на ПА ЖА е проведено заседание на работна група по нетягов подвижен състав, назначена със Заповед № 14-00-73/29.06.2016г. на Изпълнителния директор на ИАЖА. Едно от решенията на тази група, отразено в Протокол № 1 е: „В правомощията на Управителя на железопътната инфраструктура е да разрешава допълнителна таблица в растера на вагона за по- високо натоварване за посочена категория линии.“

В становището си ДП „НКЖИ“ описват разменената кореспонденция между „Лоджистик Сървиз Данубис-клон България“ (с правоприменик „Ди Би Карго България“ ЕООД), ДП „НКЖИ“, НИИТ и БДЖ ЕАД като прилагат към писмото копия на писмата относно насочено към ДП „НКЖИ“ искане за становище във връзка с намерението на „Лоджистик Сървиз Данубис-клон България“ да експлоатира по националната жп инфраструктура шестосни товарни вагони с товароносимост 88,5т. и тара 31,5т, което представлява бруто натоварване 120т (20 т/ос). В искането са цитирани типа на вагона - Samms, който ще се експлоатира след преустройство на коша, като изрично са посочили, че това не обхваща рамата и ходовата част. Дадена е информация за основните параметри на вагона и маршрута, по който възнамеряват да извършват превозите. Останалите приложени копия на документи са във връзка с изпълнението на изискванията за вписване на преустроените вагони във вагонната картотека, която се е

водила от „БДЖ“ ЕАД.

Като мотив за издаването на Заповед № 662/30.03.2018 г., с която са обявили за невалидни всички шаблони за допълнително натоварване на вагони, ДП „НКЖИ“ посочват, че не разполагат с апарат за пряк контрол на техническото състояние на вагоните, натоварването, ревизиите, знаците, надписите и др. и компанията може да изпадне в ситуация, при която и други превозачи без никакво правно основание да са издали разрешения за допълнително натоварване и не са уведомили за това Генералния директор на ДП „НКЖИ“. Освен това, според ДП „НКЖИ“ с тази заповед не се ограничават правата на превозачите, тъй като е указано, че железопътните предприятия и собственици на вагони, при необходимост, могат да подадат заявление до Управителя на железопътната инфраструктура за определяне на допълнително натоварване на вагоните.

Относно категоризация на жп линиите в Р България и наличието на тази информация за ползване от жп предприятия, в писмото си ДП „НКЖИ“ посочва, че Генералният директор на ДП „НКЖИ“ определя основното натоварване за железопътните участъци и линии на железопътната инфраструктура със Заповед № 661/30.03.2018 г., която е част от Референтния документ на железопътната мрежа, като е даден линк към заповедта, публикувана на официалния сайт на ДП „НКЖИ“. ДП „НКЖИ“ допълнително отбелязва, че основното натоварване на линиите е определено на база на проектирането, строителството и поддържането им, а категориите линии са дадени и в Приложение II към Споразумението за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение RIV, Том 3 „Категории на линиите“. Видно от писмото на Управителя на железопътната инфраструктура заповедта е изпратена с препоръчани писма на всички железопътни предприятия.

Относно наличието на разписана процедура/правила за заявяване и получаване на разрешения от ДП „НКЖИ“ за допускане на превишаване на стойностите на максимално брутно натоварване на товарни вагони, къде е обявена и какви доказателства се изискват от ДП „НКЖИ“, за да се издаде разрешение ДП „НКЖИ“ посочва, че предприятието няма разписана процедура и ред за заявяване на допълнително натоварване на вагони.

ДП „НКЖИ“ цитира в писмото си Работна процедура РП-4.10 „Инструкция за натоварване и превоз на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на Република България“. РП-4.10 е издадена и одобрена от Генерален директор на НКЖИ през октомври 2004 г. и е осъвременена през 2009 г., като впоследствие е въведена като част от Системата за управление на безопасността на предприятието и публикувана на електронната му страница. ДП „НКЖИ“ посочва, че за всяко отклонение от нормалната експлоатация на железопътната мрежа следва да се иска съгласуване и разрешение, свързано с ограничителни условия за неговото реализиране, както е предвидено в работна процедура към СУБ на компанията РП-4.10

ДП „НКЖИ“ извежда заключението, че неправилното експлоатиране на железопътната инфраструктура, както и неспазването на техническите и технологични правила, приети с международни и вътрешни нормативни актове и стандарти, водят до влошаване състоянието на железния път, което е определящо за скоростите на влаковете и сигурността на превозите. Това от своя страна налага използването на допълнителни разходи за възстановяване на техническите параметри на железопътната инфраструктура. В подкрепа на това Управителят на железопътната инфраструктура счита, че целта на всеки един стандарт е да се постигне уеднаквяване на изискванията към даден продукт или услуга. Именно затова, както и за недопускане движението на превозни средства по железопътната инфраструктура, с натоварване на колоосите по-голямо от стойностите определени в БДС EN 15228:2016 е издадена обжалваната Заповед № 662/30.03.2018 г. от Генералния директор на ДП „НКЖИ“.

АНАЛИЗ НА СЪБРАНАТА ИНФОРМАЦИЯ, КОНСТАТАЦИИ И ИЗВОДИ

1. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ не подкрепя Жалбоподателя в твърдението му, че Генералният директор на ДП „НКЖИ“ не притежава необходимите компетенции да издава разпорежданията в Заповед № 662/30.03.2018г.

Със Закона за железопътния транспорт на ДП „НКЖИ“ се предоставят правомощия да

управлява железопътната инфраструктура на Р. България. Нормата на чл. 10 от ЗЖТ задължава ДП „НКЖИ“ да осигурява използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия. ДП „НКЖИ“ правилно отбелязват, че имат задължение да организират и гарантират използването на железопътната инфраструктура, като я поддържат в техническо състояние, което гарантира безопасност и непрекъснатост на превозите на пътници и товари. В изпълнение на тези правомощия, на основание чл. 20, ал. 1, т. 7 от ЗЖТ и чл. 30, ал. 2 от Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт Генералният директор на ДП „НКЖИ“, в качеството му на Управител на жп инфраструктурата със своята заповед № 662/30.03.2018 г. е определил правила за безопасно ползване на поверената му за експлоатация жп инфраструктура на Р България. В допълнение на горното е и факта, че ДП „НКЖИ“ притежава валидно Удостоверение за безопасност № ВГ 21 2018 0001 от 01.07.2018 г., което удостоверява, че Управителят на железопътна инфраструктура (ДП „НКЖИ“) е изградил своя Система за управление на безопасността в съответствие с изискванията на глава втора, раздел III „Система за управление на безопасността“ от Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, с което гарантира безопасното проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, контрола и управлението движението на влаковете и системата за сигнализация.

В резултат на горното ИАЖА счита, че искането на Жалбоподателя „Ди Би Карго България“ ЕООД Заповед № 662/30.03. 2018г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“ да бъде обявена за нищожна на основание чл. 146, т. 1 от АПК е неоснователно. Цитираната заповед е издадена от компетентен орган, в изпълнение на правомощията му.

2. По отношение на съдържанието на Заповед № 662/30.03.2018 г.

2.1. Относно т. I от заповедта

„Отменям заповед № 541/15.03.2018 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“

Отмяната на тази заповед се извършва по време на извършващо се административно производство от компетентен съд, поради което единствено съдът е компетентен да отмени заповедта. Генералният директор на ДП „НКЖИ“ не е използвал процесуалната възможност да оттегли своя акт с писмена молба пред съда, пред който неговият акт е оспорен. Не е упълномощил свой представител който в съдебно заседание със свое изявление да оттегли акта.

Неспазването на този ред е нарушение на чл. 156 от Административно процесуалния кодекс.

2.2. Относно разпореждането в т. II.1 от заповедта

„Считано от 01.05.2018 г. обявявам за невалидни допълнително шаблонизирани върху вагоните растери за надвишение на натоварването на дадена серия вагони по железопътната инфраструктура на ДП „ НКЖИ“, издадени от железопътни превозвачи и железопътни предприятия.“

В отговор на изисканата от ИАЖА допълнителна информация с писмо изх. № 09-00-2/12.10.2018 г., ДП „НКЖИ“ твърди, че „до настоящия момент не е издадено нито едно разрешение, защото не е поискано от нито един собственик на вагони или железопътно предприятие“.

От предоставената информация от „Ди Би Карго България“ ЕООД, с писмо, вх. № 09-00-2/27.09.2018 г. в т. 2 до т. 7 са предоставени доказателства, че през 2005 г. е водена кореспонденция между ДП „НКЖИ“, „Лоджистик Сървисис Данубиус“, клон България (с правоприемник „Ди Би Карго България“ ЕООД), НИИТ и БДЖ ЕАД, от която е видно, че под формата на съгласувателни писма ДП „НКЖИ“ е дала становище, че преустроени шестосни вагони от тип Samms като вагони тип Еааос с брутно натоварване 120 т. (20 т./ос) могат да се движат без ограничение по железопътната инфраструктура на Р. България след сертифицирането им от НИИТ. Съгласно действащата през 2005 г. нормативна база, НИИТ издава Удостоверение за техническо допускане в експлоатация на цитираните товарни вагони, както и пономерно изискуемия сертификат за безопасност. Въз основа на това „БДЖ“ ЕАД с писмо изх. № 05-01-127/22.05.2006 г. уведомява „Лоджистик Сървисис Данубиус“, клон България, че са дадени нови номера на преустроените във Вагоноремонтен завод „Тракция“ АД вагони тип Еааос, които след шаблонизиране следва да се регистрират във водената от него вагонна картотека. Вагоните са шаблонизирани съгласно изискванията на фиш UIC 700 и EN БДС 15528:2015 с основна и допълнителна

таблица за движение с брутна маса 120 т. за вътрешно съобщение по жп линии категория D4.

Видно от изложеното по-горе „БДЖ“ ЕАД не са дали разрешение за поставяне на допълнителна таблица на „Лоджистик Сървисис Данубиус“, клон България с правоприменик „Ди Би Карго България“ ООД, която да позволява движение на вагона с брутно тегло 120т по националната жп инфраструктура. Със своето писмо № 05-01-357/10.11,2005г. „БДЖ“ ЕАД информират „Лоджистик Сървисис Данубиус“, че ДП „НКЖИ“ с писмо са ги уведомили, че товарни вагони тип Еааос с брутна маса 120т могат да се движат по жп линии експлоатирани от ДП „НКЖИ“ категория D4 и дават указания как да се шаблонира и какви документи следва да се внесат за да се зачислят вагоните във вагонната картотека.

Към момента на вписването на вагоните тип Еааос във водената вагонна картотека от „БДЖ“ ЕАД през 2005 г. - 2006 г. са изпълнени изискванията относно допълнително шаблонизираната таблица, даваща им възможност да се движат без ограничения във вътрешно съобщение по жп инфраструктурата на Р. България с брутно натоварване 120т. При създаването на Националния регистър на возилата, воден от ИАЖА през 2008 г., съгласно Решение 2007/756/ЕО вагоните са регистрирани, съгласно подадената информация от водената вагонна картотека на „БДЖ“ ЕАД.

От 2006 г. до 2018 г. вагоните тип Еааос, собственост на „Ди Би Карго България“ ЕООД са експлоатирани без ограничения по жп инфраструктурата на Р. България шаблонизирани с допълнителна таблица за брутно натоварване 120т.

Към момента на издаването на обжалваната заповед и до сега не е определен ред по който да се иска и да се дава разрешение от Генералният директор на ДП „НКЖИ“ за превишаване на определените стойности на натоварване на даден тип/серия товарни вагони, съгласно изискванията на стандарт EN БДС 15528:2016.

2.3. Относно разпореждането в т.П.2 от заповедта *„Стриктно да се спазва максималното (гранично) брутно натоварване на ос на вагоните, съгласно изискванията на БДС EN 15528:2016 „Железопътна техника. Категории на линиите за управление на интерфейса между границите на натоварване на превозните средства и инфраструктурата“*

В своя заповед № 661/30.03.2018 г. Генералният директор на ДП „НКЖИ“, в изпълнение на правомощията си съгласно чл. 30, ал. 2 от Наредба № 58, определя допустимо осно натоварване за железопътните участъци и линии на железопътната инфраструктура на Р България в три категории: железопътни магистрали - първа категория и жп възли и линии - втора и трета категория. В т.IV от заповедта е направена препратка към изискванията на стандарт БДС EN 15528:2016 в Приложения Таблицы 1, 2 и 3, в които категориите линии са определени като А, В, Vi, B2, С, C2, C3, C4, D, D2, D3 и D4 и дават граничните натоварвания в съответствие с товароносимостта на железопътните линии.

За да е изпълнено даденото разпореждане в т.П.2. от заповедта следва категоризацията на линиите в заповед № 661/3.03.2018г. да съответства на категоризацията използвана в стандарт БДС EN 15528:2016.

2.4. Относно разпореждането на в т.П.3 от заповедта *„Допуска се определените стойности за натоварване на ос на различните серии вагони, отразени в таблицата за гранични натоварвания АВС таблица да бъдат превишавани след издаване на писмено разрешение от Генералния директор на ДП „НКЖИ“, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 15528:2016.“*

ИАЖА не оспорва отговорността на ДП „НКЖИ“ да организира и гарантира използването на железопътната инфраструктура, като поддържа нейното техническо състояние в параметрите, които гарантират безопасност и непрекъснатост на превозите на пътници и товари като определя като задължително правило стриктното спазване на стандарт БДС EN 15528:2016.

От изложените по-горе факти ИАЖА констатира, че ДП „НКЖИ“ не е определило ред и критерии за вземане на решение, по който да се издава/отказва разрешение по т.П.3 от заповедта.

В конкретния случай, във връзка с т.П.3 от заповедта, не са дадени указания за начина, по който следва да се процедира, за да се получи разрешение за превишаване на натоварването на товарните вагони и не са обявени критериите, по които то ще се издава, което създава възможност за вземане на решение на основа на неясни критерии. По този начин се създава предпоставка за неравнопоставено

отношение към превозвачите, собственици или ползватели на товарни вагони.

Предвид изложената по-горе фактическа обстановка, в резултат от извършения анализ на цялата събрана информация, на направените констатации и изводи, на основание чл. 116, ал. 8 и ал. 9, т. 2 от Закона за железопътния транспорт, чл. 30, ал. 1 от Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура и чл. 5, ал. 1, т. 5 от Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, в качеството ми на Изпълнителен директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;

РЕШИХ:

I. Спирам действието на Заповед № 662/30.03.2018 г. на Генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ до изпълнението на дадените от мен указания в т. II.

II. Давам следните указания за допълнение и изменение на заповеди № 661 и № 662 от 30.03.2018 година на Генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

Относно заповед № 661/30.03.2018г.

II.1. Категоризацията на жп участъците и жп линиите на жп инфраструктурата на Р. България да се приведе в съответствие с категоризацията на линиите, съгласно стандарт БДС EN 15528:2016.

II.2. Да се видоизмени Т.IV.5. от заповедта като се посочи, че разрешението за превишаване на брутното натоварване на ос на даден тип вагон се дава за заявеният тип вагон с предписани ограничения на движение, ако има такива.

II.3. Да се добави нова Т.IV.6. в която да се определи, че разрешението е дадено за конкретният тип вагон в едно с предписаните ограничения на движение, ако има такива и може да се ползва от всички собственици, държатели и ползватели на този тип вагони.

II.4. Във връзка с т. II.3., от настоящото решение, в допълнително шаблонираната таблица да се поставя акроним „BG“.

Относно заповед № 662/30.03.2018г.

II.5. ДП „НКЖИ“ да разработи правила/процедура за издаване на разрешение за превишаване на брутното натоварване на ос на даден тип вагон, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 15528:2016. В правилата/процедурата да са посочени критерии за вземане на решение за даване на разрешение или отказ от издаване на разрешението, както и условия при които даденото разрешение може да се отмени.

II.6. ДП „НКЖИ“ да обявят на електронната си страница реда за издаване на разрешение за превишаване на брутното натоварване на ос на товарни вагони.

II.7. До получаването на разрешение от ДП „НКЖИ“ за превишаване на брутното натоварване на ос на товарни вагони, вагоните да се експлоатират съгласно основната таблица (ABC таблица) за натоварване по стандарт БДС EN 15528:2016.

Решението подлежи на обжалване пред Административен съд - София град в 14- дневен срок от съобщаването му на страните.

/П/

Веселин Василев

Изпълнителен директор на

ИА „Железопътна администрация“