



РЕШЕНИЕ

№ РО-22-1

от 18.01.2023 г.

Образувано е производство по реда на чл. 116, ал. 5 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) във връзка с влязло в сила определение № 875 от 03.02.2022 г, постановено по административно дело № 8670 по описа за 2021 г. на Административен съд - София - град, с което се отменя Заповед № РО-22-3/19.09.2021 г. на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и се разпорежда разглеждане по същество на жалба с рег. № 32-00-12/22.07.2021 г. и писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г., по описа на ИАЖА, от „Българска железопътна компания“ ЕАД е ЕИК *****, със седалище и адрес на управление: гр. София, 1527, ул. „Чамкория“ № 9, ет. 2/3, представлявано от г-н Т. С. Т., изпълнителен директор, **срещу непрекъснатите изменения на Референтния документ на железопътната мрежа.**

С жалба, регистрирана в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) с № 32-00-12/22.07.2021 г., „Българска железопътна компания“ ЕАД (БЖК) **оспорва извършените актуализации (изменения) на Референтния документ на железопътната мрежа за 2020-2021 г. (РД 2020-2021) и на Референтния документ на железопътната мрежа за 2021-2022 г. (РД 2021-2022) от ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ).**

Жалбоподателят моли изпълнителния директор на ИАЖА да постанови решение, с което на основание чл. 116, ал. 9, т. 2 от ЗЖТ да разпорежи спиране на непрекъснатите изменения на Референтния документ за железопътната мрежа и да даде указания, че измененията в него следва да се извършват при спазване на изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Като доказателства „Българска железопътна компания“ ЕАД прилага към жалбата по 2 бр. снимки и разпечатки от сайта на НКЖИ с имената на файловете на последните до момента (22.07.2021 г. - подаване на жалба) версии на Референтния документ (РД) за 2020-2021 г. и за 2021-2022 г.

Административният орган ИАЖА със свое писмо с рег. № 32-00-12/27.07.2021 г. информира БЖК, че жалбата се оставя без движение, тъй като според него тя не отговаря на изискванията на чл. 85, ал. 1, т. 4 от АПК, защото от изложеното в нея не става ясно кой акт или действие се оспорва. ИАЖА връща жалбата на основание чл. 87, ал. 1 от Административно процесуалния кодекс (АПК) и чл. 116, ал. 6 от ЗЖТ и дава 7 дневен срок на жалбоподателя за отстраняване на нередовностите.

С писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г., „Българска железопътна компания“ ЕАД моли да бъде постановено решение на изпълнителния директор на ИАЖА, с което на основание чл. 116, ал. 9, т. 2 от ЗЖТ, да задължи Генералния директор на НКЖИ:

- Да преустанови практиката за чести изменения на Референтния документ за железопътната мрежа за 2020-2021 г. и за 2021-2022 г., както и за следващите периоди, без провеждане на консултации с железопътните превозвачи и без надлежно уведомяване за измененията;
- Да преустанови извършването на изрични волеизявления или изразени с действия или бездействия волеизявления, с които се извършват чести изменения на Референтния документ за железопътната мрежа за 2020-2021 г. и за 2021-2022 г., както и за следващите периоди;

- Да задължи Генералния директор на НКЖИ да извършва действия (да извършва консултации с железопътните предприятия преди извършването на изменения на Референтния документ) и да се въздържа от действия, с които не се съобразява, заобикаля се и/или се нарушава Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34/ЕС);

- Да задължи Генералния директор на НКЖИ да извършва публично оповестяване най- малко четири месеца преди срока за публикуване на Референтния документ или съответно - за неговите изменения;

- Да задължи Генералния директор на НКЖИ да спазва принципите на яснота, публичност, прозрачност, предвидимост в дългосрочен план при определянето на таксите и тарифите и принципите за тяхното определяне в Референтния документ и да включва в него информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години.

Жалбоподателят прилага в писменото уточнение отново по два броя снимки и разпечатки от сайта на НКЖИ с имената на файловете на последните до момента (05.08.2021 г. - подаване на писменото уточнение) версии на Референтния документ за 2020-2021 г. и за 2021-2022 г. С полученото писменото уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021г. е направено искане за продължаване на срока по чл. 87, ал. 1 от АПК.

ИАЖА след като разглежда изложеното в допълнителното уточнение към жалбата на БЖК прави извод, че подаденото допълнително уточнение се явява неуспешен опит за саниране на подадената жалба с рег. № 32-00-12/22.07.2021г., тъй като не отговаря на изискванията на чл. 85, ал. 1, т. 4 от АПК. Не се приема отправеното искане за удължаване на срока, тъй като определеният срок по чл. 87, ал. 1 от АПК е преклузивен и е изтекъл на 05.08.2021г. и АПК не предвижда процедура за неговото продължаване. В резултат на това изпълнителният директор на ИАЖА със своя Заповед № РО-22-3/19.09.2021 г.: връща на БЖК, жалба с рег. № 32-00- 12/22.07.2021г. и допълнително писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.21г. както и всички приложения към тях; отхвърля алтернативното искане за продължаване на срока по чл. 87, ал. 1 от АПК като недопустимо и неоснователно и отказва да образува административно производство по жалбата на „Българска железопътна компания“ ЕАД, с рег. № 32-00- 12/22.07.2021 г. по описа на ИАЖА.

Административен съд - София - град с определение № 875 от 03.02.2022 г, постановено по административно дело № 8670 по описа за 2021 г., отменя Заповед № РО- 22-3/19.09.2021 г. на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и разпорежда разглеждане по същество на жалба с рег. № 32-00- 12/22.07.2021 г. и писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г. по описа на ИАЖА.

В изпълнение на даденото определение изпълнителният директор на ИАЖА образува административно производство по чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ за разглеждане по същество на жалба с рег. № 32-00-12/22.07.2021 г. и писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г.

Със заповед № 14-00-99/03.10.2022 г. изпълнителният директор на ИАЖА определя комисия със задача да извърши проверка по изложените обстоятелства в жалба № 32-00- 12/22.07.2021 г. и писмено уточнение № 32-00-12/05.08.2021 г. от „Българска железопътна компания“ ЕАД, съгласно мотивите на определение № 875 от 03.02.2022 г. на Административен съд - София - град.

ИАЖА с писмо с рег. № 32-00-12/06.10.2022 г. уведомява изпълнителния директор на „Българска железопътна компания“ ЕАД, че на основание чл. 34 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК) и във връзка с влязло в сила определение № 875 от 03.02.2022 г. на Административен съд - София - град, ИАЖА образува административно производство по чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ по жалба с рег. № 32-00-12/22.07.2021 г. и писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г. от „Българска железопътна компания“ ЕАД. От „Българска железопътна компания“ ЕАД **не са направени допълнителни искания.**

ИАЖА с писмо с рег. № 32-00-12/06.10.2022 г. уведомява генералния директор на НКЖИ за влязло в сила определение № 875 от 03.02.2022 г. на Административен съд - София - град, и че ИАЖА образува административно производство по жалба с рег. № 32-00-12/22.07.2021 г. и писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г. от „Българска железопътна компания“ ЕАД и че ще извърши проверка на основание чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ за установяване на описаните обстоятелства от „Българска железопътна компания“ ЕАД. На основание чл. 34, ал. 3 от АПК на НКЖИ са предоставени копие на постъпилата жалба и копие на писменото уточнение, като е изискано и писмено становище по същите с указан срок.

С писмо с рег. № 32-00-12/12.10.2022 г. по описа на ИАЖА, НКЖИ заяви удължаване на срока за предоставяне на писмено становище, поради обема на информацията, която трябва да се включи в писмото.

Удължаването на срока беше потвърдено от ИАЖА с писмо с рег. № 32- 00-12/13.10.2022 г.

С писмо с рег. № 32-00-12/24.10.2022 г. на ИАЖА, НКЖИ предостави становище по жалбата на „Българска железопътна компания“ ЕАД и приложени документи.

В процеса на административното производство, на основание чл. 116, ал. 7 от ЗЖТ с писмо с рег. № 32-00-12/28.10.2022 г. ИАЖА изиска от НКЖИ да предостави допълнителна информация и да приложи доказателства, свързани с извършваните промени/актуализации на РД във връзка с изпълнение на заповед № 2185/11.12.2020 г., заповед № 3-1002/29.06.2022 г. на Генералния директор на НКЖИ и „Правила на Работна група за изготвяне на Референтния документ на железопътната мрежа на ДП НКЖИ“.

С писма с рег. № 32-00-12/21.11.2022 г. и рег. № 32-00-12/07.12.2022 г. по описа на ИАЖА, НКЖИ допълнително предостави информация и доказателства относно извършените актуализации на РД 2020-2021 г., версии 6,10 и 11 и РД 2021-2022 г., версии 9,12 и 13.

В становището си НКЖИ изложи разбирането си относно характера на Референтния документ, позовавайки се на легалната дефиниция на „референтен документ“, дадена в чл. 3, т. 26 на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34/ЕС), а именно че Референтния документ представлява документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите, относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет. НКЖИ посочва, че определението изцяло е пренесено в българското законодателство след транспониране на съответните разпоредби на директивата в § 1, т. 47а от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт и в § 1, т. 11 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41) както следва: *„Референтен документ за железопътната мрежа “ е документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемата, отчитаща функционирането, схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет.*

В становището си НКЖИ посочва, че:

- съгласно чл. 23 от ЗЖТ на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е възложено да изготвя ежегодно референтен документ на железопътната мрежа след консултации със заинтересованите страни. Референтният документ съдържа параметрите за експлоатация на железопътната инфраструктура, параметрите на съоръженията по нея, включително защитните съоръжения, информация за условията за достъп до нея и обслужващите съоръжения, приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги по ценова листа, принципите и критериите за разпределение на капацитета, ограниченията при ползването на инфраструктурата, сроковете и процедурите за подаване на заявките за получаване на капацитет и други. НКЖИ посочва, че същия смисъл имат и текстовете на чл. 8, ал. 1 от Наредба № 41 и на чл. 27 от Директива 2012/34/ЕС;

- референтният документ е документ, обявяващ публично обстоятелства, релевантни за дейностите, свързани с железопътен транспорт, като -наред със съдържащата се информация, относно дадени параметри, референтния документ съдържа и общи правила, срокове, процедури и критерии, относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета;

- предвид разнородния характер на съдържанието на Референтния документ - от правила, критерии и процедури до наличие на необходима информация, то напълно резонно е за периода на действие на един референтен документ той да търпи промени, като причините за това могат да бъдат нормативни изменения, изменения в параметрите на железопътната инфраструктура и правилата за достъп и експлоатация, както и настъпили извънредни или форсмажорни обстоятелства. При възникване на такива обстоятелства Управителят на железопътната инфраструктура (НКЖИ) е задължен да информира заинтересованите страни (в това число железопътните превозвачи) за извършените промени чрез промяна на съответните текстове в РД под формата на нова версия, като в противен случай той би бил в нарушение на относимото законодателство;

- съществуващата нормативна уредба - на европейско ниво (чл. 27, ал. 3 от Директива 2012/34/ЕС) и на национално (чл. 9, ал. 2 от Наредба № 41) не поставя ограничение за броя на тези промени в Референтния документ (актуализации). В нормативната уредба изрично е посочено, че Референтният документ за железопътната мрежа се актуализира и изменя, когато е необходимо. Няма изискване за извършване на консултации със заинтересованите страни при актуализацията;

- твърдението на жалбоподателя, че при измененията в Референтния документ не са спазени изискванията на Директива 2012/34/ЕС е неоснователно. НКЖИ отбелязва, че консултации при актуализацията на Референтния документ не се извършват, тъй като за това няма нормативно изискване и не е необходимо, тъй като основната причина за промени в РД е предоставяне на текуща (актуална) информация относно извършени промени в експлоатационните и технически параметри на железопътната мрежа, които са от компетентността и правомощията на Управителя на инфраструктурата и са необходими на превозвачите и другите заинтересовани лица за ефективно изпълнение на дейността им;
- консултации, които се предвиждат в Директива 2012/34/ЕС и националното законодателство, се провеждат при изготвяне на проекта на РД. Ежегодно в срок до 15 ноември, съгласно чл. 23, ал. 1 изречение първо от ЗЖТ, НКЖИ изготвя проект на Референтен документ на железопътната мрежа, който се публикува в електронната страница на компанията. Писмено се приканват заинтересованите страни и ИАЖА за извършване на консултации относно съдържанието му. След проведените консултации и в предвид техните предложения, окончателно одобрения от Генерален директор на НКЖИ вариант на Референтния документ на железопътната мрежа (версия 00) се публикува в електронната страница на компанията, съгласно чл. 9, ал. 3 от Наредба №41.

Във връзка с чл. 116, ал. 7 от ЗЖТ, на 14.11.2022 г. се проведе консултация между представители на ИАЖА, НКЖИ и железопътни превозвачи. Консултацията се проведе с цел да се даде възможност на железопътните превозвачи да изразят своето разбиране за същността на Референтния документ и дали е необходимо той да бъде променен по време на валидностния му период или следва да остане публикувана само първоначалната версия на документа от влизането му в сила. Беше предоставена възможност на жалбоподателя да изложи основни моменти от своята жалба, както и на останалите представители на НКЖИ, ИАЖА частни и държавни превозвачи да вземат отношение по разглежданата тема. В резултат на проведените разисквания и обменената информация се оформи общо становище изразено от присъствалите превозвачи, че актуализацията и предоставянето на актуална информация в публикуваните изменения на Референтния документ са необходими и спомагат да планират адекватно тяхната дейност, но за тях е важно информацията за промени в размера на заплащаните инфраструктурни такси и таксите за услуги предоставяни от НКЖИ да се публикуват три месеца предварително и те да влизат в сила от началото на годината, за да има предвидимост.

От правна страна

Директива 2012/34/ЕС е транспонирана напълно и в изискуемия срок в българското законодателство. Към Р България няма забележки или процедура за нарушение относно неспазване срока за транспониране, както и за непълно или неправилно транспониране на директивата от Европейската комисия.

Текстовете от Директива 2012/34/ЕС, които са съотносими към разглежданата жалба са транспонирани в националното законодателство както следва:

Чл. 3, т. 26 е транспониран в § 1, т. 11 от Допълнителната разпоредба на Наредба №41;

Чл. 27 е транспониран в чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ и чл. 8 и чл. 9 от Наредба № 41;

Чл. 56 е транспониран в чл. 116, алинеи 5-11 от ЗЖТ; и Приложение IV *Съдържание на референтния документ на железопътната мрежа (съгласно член 27)* е транспонирано в Приложение № 2 *Съдържание на референтния документ на железопътната мрежа (към чл. 8, ал. 2)* на Наредба № 41;

Чл. 64 от Директива 2012/34/ЕС „Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, включително по отношение на спазването им от страна на предприятия, оператори, заявители, органи и други заинтересовани лица .. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, обхваната от настоящата директива....“ е транспониран в Допълнителната разпоредба от Наредба № 41, § 37. „Тази наредба въвежда разпоредби на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство“.

Съгласно чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ, НКЖИ изготвя ежегодно референтен документ на железопътната мрежа след консултации със заинтересованите страни. Референтният документ съдържа параметрите за експлоатация на железопътната инфраструктура, параметрите на съоръженията по нея, включително защитните съоръжения, информация за условията за достъп до нея и обслужващите съоръжения,

приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги по ценова листа, принципите и критериите за разпределение на капацитета, ограниченията при ползването на инфраструктурата, сроковете и процедурите за подаване на заявките за получаване на капацитет и други.

Дефиницията за Референтния документ на железопътната мрежа е дадена в §1, т. 47а от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ и § 1, т. 11 от Допълнителните разпоредби на Наредба № 41: „Референтен документ за железопътната мрежа“ е документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемата, отчитаща функционирането, схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет.

Задължението на Управителя на железопътната инфраструктура да публикува ежегодно Референтен документ на железопътната инфраструктура е вменено и с чл. 8, ал. 1 от Наредба №41.

Съдържанието на Референтния документ е публикувано в Приложение № 2 „Съдържание на референтния документ на железопътната мрежа“ от Наредба №41. Приложението предоставя следната информация:

1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и условията за достъп до нея. Информацията в този раздел се привежда в съответствие на годишна база с регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно чл. 35 от Директива 2008/57/ЕО, или препраща към тези регистри.

2. Раздел за принципите на налагане на таксите и тарифите. Тук се съдържат съответните подробности за схемата за налагане на такси, както и достатъчно информация за таксите, а също и друга относима информация за достъпа, приложим спрямо изброените в приложение № 1 услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката, правилата и когато е приложимо, стойностите, използвани с оглед изпълнението на раздел 1а (чл. 7а - 7е) за разходите и таксите. Тук се съдържа също и информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години, ако такава е налична.

3. Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук се посочват основните характеристики на инфраструктурния капацитет, който е на разположение на железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително възможни изисквания за капацитет за поддържане и ремонт на железопътната инфраструктура. В него са определени и процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат конкретните критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:

а) процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;

б) изискванията по отношение на заявителите;

в) графикът на процесите на подаване на заявки и разпределяне и процедурите, които трябва да се спазват при изискване на информация за изготвяне на разписанието и на процедурите за изготвяне на разписание на планирани и непредвидени работи по поддръжката;

г) принципите, уреждащи процеса на координиране и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес;

д) процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват при претоварена инфраструктура;

е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;

ж) условия за отчитане на предходни равнища на използване на капацитета при определяне на приоритетите за процеса на разпределяне.

В него се описват подробно мерките, предприети с цел подходящо третиране на услугите за превоз на товари, международните услуги и заявките, предмет на извънредна (ad hoc) процедура. Той съдържа образец на заявки за капацитет. Управителят на инфраструктура публикува и подробна информация за процедурите по предоставяне на международни влакови маршрути.

4. Раздел с информация относно процедурата по издаването на лиценз и сертификат за безопасност или посочване на интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

5. Раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със схемата, отчитаща функционирането, посочена в чл. 7д, ал. 2.

6. Раздел с информация относно достъпа до обслужващите съоръжения, посочени в приложение № 1, и относно таксите във връзка с това. Операторите на обслужващи съоръжения, които не са контролирани от управителя на инфраструктура, предоставят информация за таксите за получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги и за техническите условия на достъп, която се помещава в референтния документ на железопътната мрежа, или посочват интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

7. Образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управители на инфраструктура и заявители в съответствие с чл. 18, ал. 1.

Съгласно чл. 9, ал. 1 от Наредба № 41 Референтния документ се публикува 6 месеца преди крайния срок по чл. 13, ал. 1 от Наредба № 41 за подаване на заявки за капацитет. Крайният срок за подаване на заявки за капацитет, съгласно цитираната разпоредба, от своя страна е 6 месеца преди промяната на графика за движение на влаковете, която промяна се извършва ежегодно през втората събота срещу неделя на месец декември.

8. чл. 9, ал. 2 от Наредба № 41 е посочено, че Референтния документ подлежи на актуализация при необходимост.

Разпоредбите от ЗЖТ и Наредба № 41, както и задължението за тяхното изпълнение подлежат на публикуване в Референтния документ както следва:

- чл. 35, ал. 4 от ЗЖТ - Управителят на железопътната инфраструктура публикува инфраструктурните такси в референтния документ на железопътната мрежа.
- §1, т. 47а от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ - „Референтен документ за железопътната мрежа“ е документ, в който са опре делени... процедурите и критериите относно схемата, отчитаща функционирането;
- чл. 5, ал. 2 от Наредба № 41 - Принципите и критериите за разпределянето на капацитета, установени в рамките на сътрудничеството между Управителят на железопътната инфраструктура с управителите на инфраструктурите в други държави, се публикуват в референтния документ на железопътната мрежа.
- чл. 76, ал. 5 от Наредба № 41 - Управителят определя и пазарни сегменти, в които железопътните предприятия понастоящем не извършват дейност, но могат да предоставят услуги по време на действието на обявените в референтния документ такси. Управителят на железопътната инфраструктура не включва надценка в системата на налагане на такси за тези пазарни сегменти. Списъкът на пазарните сегменти се публикува в референтния документ на железопътната мрежа, преразглежда се най- малко веднъж на всеки 5 години и се контролира от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".
- чл. 7е, ал. 4 от Наредба № 41 - Операторът на обслужващо съоръжение предоставя на управителя на железопътната инфраструктура информация за таксите, подлежащи на включване в референтния документ на железопътната мрежа, или посочва интернет страница, на която тази информация се осигурява безплатно в електронен формат.
- чл. 7е, ал. 5 от Наредба № 41 - Управителят на железопътната инфраструктура и/или операторът на обслужващото съоръжение трябва да докажат на железопътните предприятия, че всички такси за ползването на инфраструктура и услуги, които са действително фактурирани на железопътното предприятие, съответстват на методиката, правилата и когато е приложимо - на стойностите, предвидени в референтния документ на железопътната мрежа.
- чл. 126, ал. 2 и ал. 3 от Наредба № 41 - Управителят на железопътната инфраструктура може да определи подходящи, прозрачни и недискриминационни изисквания към заявителите е цел гарантиране на очаквани приходи и използване на инфраструктурата, които се публикуват в референтния документ на железопътната мрежа и могат да включват представянето само на финансова гаранция, която е пропорционална на очакваната дейност на заявителя и гарантира изготвянето на съвместими с изискванията на референтния документ предложения за инфраструктурен капацитет.
- чл. 14, ал. 1 от Наредба № 41 - Заявителите подават заявка за капацитет по образец, изготвен от управителя на инфраструктурата, който се публикува в референтния документ на мрежата.
- чл. 17, ал. 15, изр. първо от Наредба № 41 - Управителят на инфраструктурата публикува в референтния документ на железопътната мрежа критериите за определянето на таксата за капацитет, който е предоставен, но не е използван.

- чл. 20, ал. 5, изречение второ от Наредба № 41 - Процедурите, които трябва да се прилагат, и критериите, които трябва да се използват в случай на наситена инфраструктура, се определят в референтния документ на железопътната мрежа.
- чл. 25а, ал. 3 от Наредба № 41 - Когато дадена инфраструктура е определена в съответствие с ал. 1 (когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, управителят на железопътната инфраструктура след консултация със заинтересованите лица може да определи част от инфраструктурата да бъде използвана за определени видове превози. В тези случаи управителят на железопътната инфраструктура може да даде приоритет на този вид превози при разпределянето на инфраструктурния капацитет) това се посочва в референтния документ на железопътната мрежа.

Административният орган - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, след като се запозна с жалбата и допълнително уточнение, по които е образувана административна преписка № 32-00-12/2022 г., както и с предоставеното от НКЖИ становище и допълнително изисканата документация, както и след извършената консултация на 14.11.2022 г. със заинтересованите страни на основание на чл. 116, ал. 7 от ЗЖТ и след като анализира цялата събрана информация, събраните и предоставените доказателства, прави следните констатации:

I. Относно твърдението на жалбоподателя, че референтният документ на железопътната мрежа се изменя често и непредвидимо, което поражда несигурност какво ще бъде неговото съдържание и кога ще има окончателен вариант

В подкрепа на своето твърдение жалбоподателят посочва, че до датата на подаване на настоящата жалба е обявена осма версия на РД 2020-2021, като датата на файла на тази версия е 02.06.2021 г. и съответно за РД 2021-2022 - четвърта версия, също с дата 02.06.2021 г. и прилага снимки и разпечатки от сайта на НКЖИ.

При направената проверка и изисканите доказателства ИАЖА констатира следното: **Относно Референтен документ на железопътната мрежа 2020-2021 г., (валиден от 13.12.2020 г. до 11.12.2021 г.)**

- Публикуван е проект на документа на 14.11.2019 г.
- С писмо на НКЖИ с № ЖИ-40169/14.11.2019 г., заведено с наш рег. № 10-10- 78/15.11.2019 г., ИАЖА и всички превозвачи са информирани за публикуване на проект на РД 2020-2021 г.
- Дадени са бележки по проекта на Референтен документ на железопътната мрежа 2020- 2021 г. от ИАЖА с писмо с рег. № 10-10-78/28.11.2019 г.
- С писмо на НКЖИ с № ЖИ-44560/16.12.2019 г., заведено с наш рег. № 10-10- 78/18.12.2019 г., ИАЖА е информирана за изпълнение на дадените бележки по проекта на РД.
- Публикуван е окончателния вариант на Референтния документ на железопътната мрежа 2020-2021 г. (Версия 00) на 13.12.2019 г.
- С писмо на НКЖИ с № ЖИ-44289/13.12.2019 г., заведено с наш рег. № 10-10- 65/16.12.2019 г., ИАЖА и всички превозвачи са информирани за публикуване на РД 2020- 2021 г., версия 00 от 13.12.2022 г.
- С писмо на НКЖИ с № ЖИ-45029/18.12.2019 г., заведено с наш рег. № 10-10- 78/19.12.2019 г. е предоставен РД 2020-2021 г. на хартиен и електронен носител.

На РД 2020-2021, състоящ се от 500 листа, от които РД с основен текст от 140 точки с общо 60 листа и 45 бр. приложения към него с 440 листа, са извършени 11 актуализации, от които седем в срока на неговата валидност. Всички актуализации на РД 2020-2021 обхващат изменения на общо 10 точки и общо 63 приложения на РД.

За всички актуализации на Референтния документ 2020-2021г. са изпратени уведомителни писма до превозвачите както следва:

- **за Версия 01 от 02.04.2020 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-13231/06.04.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10-24/06.04.2020 г.;

- за Версия 02 от 05.06.2020 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-20084/08.06.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/09.06.2020 г.;
- за Версия 03 от 07.10.2020 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-38124/09.10.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/09.10.2020 г.;
- за Версия 05 от 13.12.2020 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-47178/11.12.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/14.12.2020 г.
- за Версия 06 от 19.03.2021 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-11695/19.03.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/22.03.2021 г.
- за Версия 07 от 28.04.2021 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-17498/28.04.2021 г., заведено е наш рег. № 10-10-11/29.04.2021 г.
- за Версия 08 от 02.06.2021 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-21773/02.06.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/03.06.2021 г.
- за Версия 09 от 30.07.2021 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-30824/30.07.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/02.08.2021 г.
- за Версия 10 от 02.09.2021 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-36248/03.09.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/07.09.2021 г.
- за Версия 11 от 24.09.2021 г. - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-38845/24.09.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65(2)/27.09.2021 г.

По време на проверката ИАЖА изиска допълнителна информация за направените актуализации на РД 2020-2021. версии 6.10 и 11 както и за характера на направените изменения:

РД2020-2021 г., версия 6 от 19.03.2021 г. (второ изменение на РД 2020-2021 г. в срока на неговата валидност) касае изменение на т. 3.3.1.1. „Топология на линии“ - актуализирана е дължина на железопътната мрежа към 31.12.2020 г., която е относима до 31.12. на следващата календарна година) от РД и са актуализирани 12 приложения на РД, а именно:

Приложение 6 „Карта на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ“ - закриване рп Ведрово и преобразуване в сп. Ведрово и откриване рп Прилеп, преобразуван от спирка Прилеп’;

Приложение 8 „Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове“ - актуализирана е картата на Системи за ОДВ в експлоатационните пунктове’;

Приложение 9 „Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията“ - актуализирана е картата на Системи за ОДВ в междугарията;

Приложение 10 „Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS)“ - актуализирана е картата на Системи за контрол движението на влаковете АЛС/ETCS8;

Приложение 13 „Карта на електрифицираните железопътни линии“ - актуализирана е картата на електрифицираните железопътни линии;

Приложение 14 „Таблица списък на електрифицирани/ неелектрифицирани жп линии“ - актуализиран е списъка на електрифицираните и неелектрифицираните жп линии - ред 191;

Приложение 16 „Таблица с информация за километричното положение на гарите по жп мрежа“ - закриване рп Ведрово и преобразуване в сп. Ведрово и откриване рп Прилеп, преобразуван от спирка Прилеп;

Приложение 17 „Таблица списък на спирките и километричното им положение по съответните линии“ - актуализирана е информацията за спирка Ягода;

Приложение 19А „Информация за обслужващи съоръжения, до които ДП НКЖИ осигурява достъп“ - включена е информация за обслужващи съоръжения на „ТБД- Товарни превози “ ЕАД, до които НКЖИ осигурява достъп;

Приложение 22 „Таблица списък с местоположението на неутралните вставки в жп мрежа“ - актуализирана е таблицата с местоположението на неутралните вставки - ред 9;

Приложение 26 „Сведение за допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете 2020/2021 г.“ - актуализирани са скорости и намаления съгласно заповед 2267/31.12.2020 г. на Генерален директор на НКЖИ;

Приложение 27 „Сведение за постоянни намаления на скоростите в графика за движение на влаковете 2020/2021 г.“ - актуализирани са скорости и намаления съгласно заповед

2267/31.12.2020 г. на Генерален директор на НКЖИ.

РД2020-2021 г., версия 10 от 02.09.2021 г. (шесто изменение на РД 2020-2021 г. в срока на неговата валидност) касае изменения на т. 3.3.3.3. „Комуникационни системи“ - актуализирана е картата за системи за телекомуникация) и т. 3.5. („Наличност на инфраструктура“ - актуализирана е информацията в Приложение 18) от РД и са актуализирани 3 приложения на РД:

Приложение 7 „Карта на системи за телекомуникации“ - актуализирана е картата за системи за телекомуникация;

Приложение 18 „Таблица капацитет на инфраструктурата, предназначен за железопътни превозвачи за ГДВ 2020/2021 г.“ - заличена е информацията за прекъсването Желю войвода - Зимница;

Приложение 19А „Информация за обслужващи съоръжения, до които ДП НКЖИ осигурява достъп“ - добавена е информация за оператор на обслужващо съоръжение „МЕТАЛИМПЕКС 2003“ ЕООД.

РД2020-2021 г., версия 11 от 24.09.2021 г. (седмо изменение на РД 2020-2021 г. в срока на неговата валидност) касае изменения на т. 3.6.1. „Пътнически гари“ - актуализирана е информацията за Комуникационни системи - въведена е информация за спирка Гълъбово в Приложение 17) и т. 6.3. („Тарифи“ - публикуване 3 месеца по-рано на тарифата за инфраструктурните такси, която влиза в сила от 01.01.2022 г.) от РД и са актуализирани 10 приложения на РД:

Приложение 6 „Карта на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ“ - отпада информацията за гара Гълъбово;

Приложение 8 „Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове“ - актуализирана е картата на Системи за ОДВ в експлоатационните пунктове;

Приложение 9 „Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията“ - актуализирана е картата на Системи за ОДВ в междугарията;

Приложение 10 „Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS)“ - актуализирана е картата на Системи за контрол движението на влаковете АЛС/ETCS;

Приложение 16 „Таблица с информация за километричното положение на гарите по жп мрежа“ - отпада информацията за гара Гълъбово;

Приложение 17 „Таблица списък на спирките и километричното им положение по съответните линии“ - въвежда се информация за спирка Гълъбово;

Приложение 19 „Таблица на обслужващи съоръжения на ДП НКЖИ“ - отпада информацията за гара Гълъбово;

Приложение 26 „Сведение за допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете 2020/2021 г.“ - вписан е текст в „Приложение 26“; Приложение 28 „Списък на гарите и информация за тях“ - отпада информацията за гара Гълъбово;

Приложение 35 „Метод за изчисляване и детайлно отчитане на преките разходи за дейността на ДП НКЖИ“ - в т. II. Детайлно отчитане на преките разходи по икономически елементи са публикувани преките разходи за 2019 г. и 2020 г.

Относно Референтен документ на железопътната мрежа 2021-2022 г.
(валиден от 12.12.2021 г. до 10.12.2022 г.)

Публикуван е проект на документа на 13.11.2020 г.

С писмо на НКЖИ е № ЖИ-43202/13.11.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10- 65/16.11.2020 г. са информирани ИАЖА и всички превозвачи за публикуване на проекта на РД 2021-2022 г.

Дадени са бележки по проекта на РД 2021-2022 г. от ИАЖА е писмо с рег. № 10-10- 65/03.12.2020 г.

Публикуван е окончателен вариант на РД 2021-2022 (Версия 00) на 13.12.2020 г.

С писмо на НКЖИ с № ЖИ-47131/11.12.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10- 65/14.12.2020 г., са информирани ИАЖА и всички превозвачи за публикуване на окончателния вариант на РД

2021-2022 г., версия 00 от 13.12.2021 г.

С писмо на НКЖИ с № ЖИ-47178/11.12.2020 г., заведено с наш рег. № 10-10- 65/14.12.2020 г., ИАЖА е информирана за отразените актуализации в РД 2021- 2022 г., версия 00.

На РД 2021-2022 г., състоящ се от 559 листа, от които РД основен текст от 127 точки с общо 88 листа и 43 бр. приложения към него със 471 листа, са извършени 14 актуализации, от които шест в срока на неговата валидност. Всички актуализации на РД 2021-2022 г. обхващат изменения на общо 30 точки от РД и общо 75 приложения на РД.

За всички актуализации на референтния документ 2020-2021 са изпратени уведомителни писма до превозвачите както следва:

- **за Версия 01 от 29.01.2021 г.** - Писмо на ИАЖА с рег. 10-10-65/06.01.2021 г. до НКЖИ и писмо на НКЖИ с № ЖИ-3893/29.01.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10- 65/02.02.2021 по дадените бележки на ИАЖА за окончателния вариант на РД;
- **за Версия 02 от 19.03.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с №ЖИ-11695/19.03.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/22.03.2021 г.;
- **за Версия 03 от 28.04.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-17498/28.04.2021 г., заведено снашрег. № 10-10-11/29.04.2021 г.;
- **за Версия 04 от 02.06.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-21773/02.06.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/03.06.2021 г.;
- **за Версия 05 от 30.07.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-30824/30.07.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/02.08.2021 г.;
- **за Версия 06 от 02.09.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-36248/03.09.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/07.09.2021 г.;
- **за Версия 07 от 24.09.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-38845/24.09.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65(2)/27.09.2021 г.
- **за Версия 08 от 31.11.2021 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-48828/30.11.2021 г., заведено с наш рег. № 10-10-65/01.12.2021 г.;
- **за Версия 09 от 01.03.2022 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-8644/02.03.2022 г., заведено е наш рег. № 10-10-71/02.03.2022 г.;
- **за Версия 10 от 01.04.2022 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-13266/01.04.2022 г., заведено с наш рег. № 10-10-71/04.04.2022 г.;
- **за Версия 11 от 01.06.2022 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-22099/31.02.2022 г., заведено с наш рег. № 10-10-71/02.06.2022 г.;
- **за Версия 12 от 11.07.2022 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-28495/11.07.2022 г., заведено с наш рег. № 10-10-71/12.07.2022 г.;
- **за Версия 13 от 11.10.2022 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-41998/11.10.2022 г., заведено с наш рег. № 10-10-71/11.10.2022 г.;
- **за Версия 14 от 09.11.2022 г.** - Писмо на НКЖИ с № ЖИ-47227/11.11.2022 г., заведено с наш рег. № 10-10-71/11.11.2022 г.

От които за Версии от 6 до 11 вкл. на Референтен документ 2020-2021 г. и Версии от 2 до 7 вкл. на Референтен документ 2021-2022 г. железопътните превозвачи са уведомявани с едно и също писмо поради факта, че Референтен документ 2020-2021 г. е бил в своя валидностен срок, а Референтен документ 2021-2022 г., валиден за следващия график за движение вече е бил публикуван на страницата на НКЖИ.

По време на проверката ИАЖА изиска допълнителна информация за направените актуализации на РД 2021-2022 г., версия 9, 12 и 13, както и за характера на направените изменения:

РД2021-2022 г., версия 9 от 01.03.2022 г. (първо изменение на РД 2021-2022 г. в срока на неговата валидност) касае изменения на т. 2.3.1. „Топология на линията“ - актуализирана е дължина на железопътната мрежа към 31.12.2020 г., която е относима до 31.12. на следващата календарна година), т. 2.3.3. „Гари и възли“ - актуализиран е броят на спирките) и т. 2.4.3. „Опасни товари“ от РД и са актуализирани на 8 приложения на РД: Приложение 2.3.1.1 „Карта на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ“ - заличена е спирка Велино;

Приложение 2.3.3.3 „Списък на спирките и информация за тях“ - заличена е спирка Велино;
Приложение 2.3.9.1 „Списък на електрифицирани/неелектрифицирани жп линии“ - коригирани са редове 86, 87 и 88 поради допуснатата грешка във версия 8;
Приложение 2.3.10.1 „Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове“ - актуализирана е картата на Системи ОДВ в експлоатационните пунктове;
Приложение 2.3.10.2 „Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията“ - актуализирана е картата на Системи ОДВ в междугарията;
Приложение 2.3.13 „Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS)“ - актуализирана е картата на Системи за контрол движението на влаковете АЛС/ETCS8;
Приложение 3.3.2 „Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с лицензираните железопътни превозвачи“ - изменени и допълнени са текстове от договора;
Приложение 3.3.3 „Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с железопътни предприятия, които не притежават лицензия за извършване на товарни превози“ - изменени и допълнени са текстове от договора.

РД 2021-2022 г., версия 12 от 11.07.2022 г. (четвърто изменение на РД 2021-2022 г. в срока на неговата валидност) касае изменения на т. 2.3.3. („Гари и възли“ - актуализиран е броят на гарите и спирките), т. 2.3.4. („Габарит на натоварване“ - актуализирана заповедта за габаритите и основно натоварване по железопътните линии) и т. 2.3.5. („Ограничения на теглото“ - актуализирана заповедта за основно натоварване по железопътните линии) от РД и са актуализирани на 5 приложения на РД:

Приложение 2.3.3.1 „Списък на гарите и информация за тях“ - заличена е информацията за гара София товарна;

Приложение 2.3.3.4 „Списък на маневрените райони и гарите, от които се обслужват“ - добавяне на информацията за маневрен район София товарна;

Приложение 5.3.2 „Такси, цени и тарифни разстояния на ДП НКЖИ“ - актуализирани са цени на предлагани услуги в ценовата листа на НКЖИ. Публикувани са намаленията на таксите прилагани от НКЖИ, съгласно ПМС 118. Публикувана е Цена за разпределение на тягова електрическа енергия, в сила от 01.07.2022 г.;

Приложение 7.3.2.1 „Списък на гарите, обслужващи пътници“ - заличена е информацията за гара Черна гора;

Приложение 7.3.4.1 „Списък на гарите за обслужване на товари“ - заличена е информацията за гара София товарна.

РД2021-2022 г., версия 13 от 11.10.2022 г. (пето изменение на РД 2021-2022 г. в срока на неговата валидност) касае актуализация на 4 приложения на РД:

Приложение 2.3.3.3 „Списък на спирките и информация за тях“ - добавена е информация за спирка Черна гора;

Приложение 5.2.1. „Метод за изчисляване и детайлно отчитане на преките разходи за дейността на ДП НКЖИ“ - В т. II. Детайлно отчитане на преките разходи по икономически елементи са публикувани преките разходи за 2020 г. и 2021 г.;

Приложение 5.2.2. „Методики за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура“ - Публикувано е допълнение на „Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура“, в сила от 14.06.2022 г. Публикувани са нови методики: „Методика за определяне на цени на машиносмени на релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за предоставяне на услуги от ДП НКЖИ - поделение „Електроразпределение“, в сила от 12.01.2023 г.; Методика за определяне на цена за услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“, в сила от 12.01.2023 г.; Методика за определяне на цени на машиносмени на специализирани автомобили „Автовийска“ за предоставяне на услуги от НКЖИ - поделение „Електроразпределение“, в сила от 12.01.2023 г.;

Приложение 5.3.2 „Такси, цени и тарифни разстояния на ДП НКЖИ“ в Ценова листа, т. 14 - отменена, актуализирани т. 5 и т. 17, добавена нова т. 25. Публикувани са инфраструктурните

такси в сила от 12.01.2023 г. и са променени цените на предлагани услуги в ценовата листа на НКЖИ.

В хода на административната процедура ИАЖА извърши проверка и изиска доказателства за необходимостта от извършване на промени в РД (актуализации на основния вариант), както и разясняване на процедурата по която те се заявяват и извършват при актуализациите на РД в НКЖИ.

Установи се, че със Заповед №2185/11.12.2020 г. на Генералния директор е създадена постоянно действаща работна група за ежегодно изготвяне, актуализиране и публикуване на Референтния документ, като за дейността на групата са одобрени „*Правила на работна група за изготвяне, актуализиране на Референтен документ на железопътната мрежа на ДП НКЖИ*“. Заповедта е изменена с последваща такава Заповед № 3-1002/29.06.2022г. Заседанията на работната група се провеждат при изготвяне на проекта на РД, окончателния му вариант и при необходимост от актуализация.

ИАЖА разгледа всички изискани документи и установи, че комисията, назначена със заповед на Генералния директор на НКЖИ, съответно за РД 2020-2021 г. - Заповед № 2403/30.12.2019 г. и за РД 2021-2022 г. - Заповед № 2185/11.12.2022 г. и Заповед № 3- 1002/29.06.2022 г., е работила в съответствие с посочените заповеди, както и, че са спазени изискванията на ЗЖТ, Наредба № 41 и „*Правила на работна група за изготвяне, актуализиране и публикуване на Референтен документ на железопътната мрежа на ДП НКЖИ*“.

В електронната страница на НКЖИ се публикуват и поддържат две версии на Референтния документ на железопътната мрежа - на български и на английски език. В секция „Референтен документ“ се публикуват Референтен документ на железопътната мрежа за текущ период (текущ документ), Референтен документ на железопътната мрежа за следващ период (документ за следващ период) и Приложенията към тях.

В срок до 15 ноември ежегодно проектът на Референтен документ на железопътната мрежа и приложенията му се публикуват на електронната страница на НКЖИ в секция „Референтен документ“/подсекция „Проект“, за извършване на необходимите консултации със заинтересованите страни. След проведени консултации със заинтересованите страни, окончателно одобрения вариант на Референтен документ на железопътната мрежа и приложенията към него (версия 00) се предоставя на председателя на работната група за публикуването му, преди влизане в сила на Графика за движение на влаковете (ГДВ).

При необходимост от актуализация на съдържанието на РД, в периода на неговото действие, както и на варианта за следващ период председателят на работната група писмено се сезира от член на работната група и/или от друг представител на НКЖИ при промяна на публикуваните данни или в параметрите на железопътната инфраструктура, като изрично се посочва в коя глава/точка на Референтния документ и/или приложенията към него е необходимо да се извърши актуализацията. Предложението се внася за разглеждане на заседание на работната група която изготвя протокол, който се подписва от всички членове на работната група присъствали на проведеното заседание. В резултат на взетите решения се изготвя проект за актуализирането на РД на железопътната мрежа. Председателят на работната група изготвя доклад до Генералния директор на НКЖИ, и след одобрението му се пристъпва към публикуването на РД. Всяка актуализация на документа се отразява с нова версия.

Референтният документ на железопътната мрежа и приложенията към него след изготвяне/актуализация, в завършен окончателен вид, се изпраща на отдел „Международна дейност“ за превод на английски език. Същият съхранява версиите на документа и приложенията, преведени на английски език. След извършване на превода, документът се връща на Председателя, който го предоставя на Директор „Бюджет, финанси и информационни системи“ за публикуването му на електронната страница на НКЖИ, в секция „Референтен документ“.

Жалбоподателят (БЖК) и заинтересованите страни са надлежно информирани за **проекта** на Референтния документ 2020-2021, за който им е предоставен срок за предоставяне на становища с писмо на НКЖИ с № ЖИ-40169/14.11.2019 г. и с писмо на НКЖИ с № ЖИ- 43202/13.11.2020 г. за Референтен документ 2021-2022 г. С това НКЖИ е спазил изискванията на чл. 23, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт и чл. 8, ал. 1 от Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура по отношение на извършването на консултации със заинтересованите страни, като е дадена възможност за изразяване на становища по проекта на Референтния документ. Жалбоподателят и всички заинтересовани

страни са надлежно информирани за окончателния вариант и всички актуализации на Референтен документ 2020- 2021 г. и Референтен документ 2021-2022 г., като са имали достъп до публикуваните версии на електронната страница на НКЖИ.

Във връзка с изложеното по-горе ИАЖА констатира, че НКЖИ спазва изискванията на нормативната уредба (Директива 2012/34/ЕС и Наредба № 41) при изготвяне проекта и окончателния вариант на РД. Референтния документ на мрежата се изготвя и публикува в нормативните срокове и съдържанието му отговаря на изискванията. При необходимост се извършва актуализация на РД за извършването на която има подробно разписана процедура, която се спазва. На заинтересованите страни се предоставя актуална информация с оглед ефективно извършване на тяхната дейност.

ИАЖА извърши проучване на Референтните документи на железопътната мрежа към месец декември 2022 г. публикувани на електронните страници на управители на железопътната инфраструктура от държави членки на Европейския съюз. Резултатите от проучването са следните:

Румъния

Референтен документ, в сила от 13.12.2020 -11.12.2021 г. (<https://cfr.ro/index.php/ct-menu-item-126>) - **последната публикувана версия е Версия 10** на Референтния документ от 10.03.2021 г., в която е посочено, че на 15 дати от периода на валидност Референтния документ има 30 изменения, като в 26 от тях са актуализирани приложенията, в 3 от тях са актуализирани точки от основния текст и в 1 е коригиран текст.

Референтен документ, в сила от 12.12.2021 - 10.12.2022 г. (https://cfr.ro/files/ddr/EN%202022/NS%202022%20v1_1.pdf) **последната публикувана версия е Версия 11** на Референтния документ от 03.05.2022 г., в която на 23 дати от периода на валидност Референтния документ има 34 изменения, като в 31 от тях са актуализирани приложенията, а в

3 от тях са актуализирани точки от основния текст. В документа е посочено, че Референтният документ се актуализира редовно и се изменя, винаги когато е подадена нова информация.

Полша

Референтният документ, в сила от 13.12.2020 - 11.12.2021 г. (архивът се поддържа само във версия на полски - [Regulamin sieci 2020/2021 - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. \(plk-sa.pl\)](#)) - **последната публикувана версия е Версия 26** на Референтния документ от 22.10.2021 г., в която е посочени 26 изменения в периода на валидност на Референтния документ, като в 22 от тях са актуализирани приложенията, а в 10 от тях са актуализирани точки от основния текст.

Референтния документ в сила от 12.12.2021 - 10.12.2022 (https://en.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielaniatras/Regulamin sieci 2021 2022/02.09.2022/N etwork statement 21 -22 v30.pdf) - **последната публикувана версия е Версия 30** от 01.09.2022 г., в която са посочени 30 изменения в периода на валидност на Референтния документ, като в 27 от тях са актуализирани приложенията, а в 10 от тях са актуализирани точки от основния текст. Всички изменения се публикуват на сайта на Полският управител на инфраструктурата PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Не са посочени законови или други ограничения в броя на измененията.

Унгария

Референтен документ, в сила от 13.12.2020-11.12.2021 г. (<https://www2.vpe.hu/eng/archive-network-statement/archive-ns-2020-2021>), валиден за периода от 02 декември 2021 г. до 11 декември 2021 г. - **извършени са 21 модификации**, съдържащи 86 изменения, като последното е от 03 декември 2021 г.

Референтен документ в сила от 12.12.2021 - 10.12.2022 ([Network Statement 2021-2022 modification 31. and Network Statement 2022-2023 modification 12. published. : VPE - Vasuti Palyakapacitas-elosztó Kft.](#)), валиден за периода от 12 август 2022 г. до 10 декември 2022 г. - **извършени са 31 модификации**, съдържащи 94 изменения, като последното е от 13. Август 2022 г. Всички изменения се публикуват на сайта на Унгарския управител на инфраструктурата. Не са посочени законови или други ограничения в броя на измененията.

Франция

Референтен документ, валиден от 13.12.2020 - 11.12.2021 г. (<https://www.sncf-reseau.com/en/NS-Timetable/Timetable-2021>) **е изменян 4 пъти**. Всички изменения се публикуват на сайта на Френският управител на инфраструктурата SNCF RESEAU. https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2021-01/DRR2021M-document_principal_V4_EN.pdf

Референтен документ, валиден от 12.12.2021 - 10.12.2022 (<https://www.sncf-reseau.com/en/document-reference-reseau/horaires-service-2022>) **е изменян 5 пъти**. Всички изменения се публикуват на сайта на Френският управител на инфраструктурата SNCF RESEAU. Не са посочени законови или други ограничения в броя на измененията, <https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2022-02/Network%20Statement%202022%20V5.pdf>

Гърция

Референтен документ за 2022 г. (https://ose.gr/wp-content/uploads/2021/12/QSE_2022_ENGLISH_main.pdf) **е актуализиран 4 пъти** за период от 1 г., промените са свързани с актуализация на националната железопътна инфраструктура, временно спиране на експлоатация на отсечка, нова методология за инфраструктурните такси и актуализация на максимална скорост на отсечка. РД е качен на сайта на Гръцкия управител на инфраструктурата OSE. Не са посочени законови или други ограничения в броя на измененията. Горепосоченият Референтен документ е валиден до 10.12.2022 г., в сайта на OSE не е публикуван актуален.

От събраната информация е видно, че Референтните документи на управителите

на инфраструктурата на държави членки на Европейския съюз също се актуализират често при необходимост.

II. Относно твърдението на жалбоподателя, че при актуализацията и изменението на референтния документ, съгласно чл. 27, ал. 3 от Директивата, същото следва да се извършва по аналогичен начин, както се извършва изготвянето на проекта на РД, след провеждане на консултация със заинтересованите страни

В Директива 2012/34/ЕС, както и в Наредба № 41 няма изрична разпоредба за провеждане на консултации със заинтересованите страни при актуализация на референтния документ. Неправилно е да се твърди, че при актуализацията на РД по аналогия е чл.27, ал.1 трябва да се извършва консултация със заинтересованите страни. Ако законодателят е счел, че това е необходимо би предвидил такава възможност и тя следва да бъде отразена със съответен текст. Такъв текст няма в европейското и националното законодателство.

В Референтния документ изготвян от НКЖИ (т. 1.6.2.) **е предвидено да се извършва консултация при съществени промени** на железопътната инфраструктура, изменения в правилата за предоставяне на капацитет, промени в принципа на определянето и начина на таксуване, методиката за изчисляване на инфраструктурните такси и методиката за компенсация на железопътните превозвачи следствие на ограничения в предоставянето на капацитет, т.е. **само в случаите на промени в принципите и начина на таксуване е предвидено извършване на консултации със заинтересованите страни.**

НКЖИ спазва това изискване. Такива консултации се провеждат, по време на работа в работни групи от експертите на заинтересованите страни, под наблюдението на ИАЖА в качеството ѝ на регулаторен орган в железопътния транспорт, в процеса на изготвяне на проекти на подзаконови нормативни документи, които след окончателното приемане/одобрение по съответния ред, се публикуват в РД.

Консултации не се извършват при всяка актуализация на РД, тъй като основно той се актуализира във връзка с промяна в параметрите на железопътната мрежа и условията за експлоатация които се извършват в рамките на правомощията на Управителя на инфраструктурата (НКЖИ) и се публикуват в РД с цел предоставяне на актуална информация на всички заинтересовани страни с оглед съобразяване на дейността им в съответствие с променените условия.

III. Относно твърдението на жалбоподателя, че директивата има пряко действие, и че референтният документ се изменя при несъобразяване със закона

В понятието „закон“, според „Българска железопътна компания“ ЕАД се включват посочените в настоящата жалба разпоредби на правото на Европейския съюз (в случая чл. 27 от Директива 2012/34/ЕС). БЖК твърди, че тези разпоредби имат пряко действие.

Неправилно е да се твърди, че директивата има пряко действие.

Директивата е вид нормативен акт, който е част от европейското законодателство, но в същността си е механизъм за хармонизация на законодателствата на държавите членки на Европейския съюз (ЕС), който задължава по отношение на резултата, не и по отношение на начинът и формите.

Твърдението в изявлението, че разпоредбите от правото на ЕС се прилагат пряко не е коректно. Директива 2012/34/ЕС е транспонирана в срок и права не се черпят пряко от нея, а от мерките по транспониране, които са приети на национално ниво. Пряко приложение на Директивата може да съществува единствено в хипотезата на не транспониране или т.нар. от Съда на Европейския съюз (СЕС) „лошо“ транспониране. И двете хипотези не се отнасят към жалбата, както и към твърденията на жалбоподателя във фактологическата част.

Тезата, че всички държавни органи са длъжни да зачитат директния ефект на разпоредбите, е вярна, доколкото е направена адекватна преценка на нормите - годни ли са да проявят директен ефект или не. В практиката на СЕС и конкретно по делото C-26/62 Van Gend & Loos, което се превръща в основополагащо и емблематично, се посочват критериите за определяне на директния ефект на разпоредбите - норма, която предоставя права и е в достатъчна степен ясна, точна и безусловна. Преценката за това се прави от национален съд, в хипотезата на жалбата. В делото Felicitas Rickmers от 1982 г, съдът посочва: „при добро транспониране, ефектът на Директивата достига до лицата чрез посредничеството на мерките по транспониране“. Няма основание да се сезира съд, когато в случая е налице добре транспонирана Директива 2012/34/ЕС и мерките по транспониране гарантират ефективно приложение на целите.

Принципът на съответстващо тълкуване не е нормативно закрепен в Договорите, изведен е от практиката на СЕС, която не заема ролята на „законодател“, а дава общи принципи за еднообразното прилагане на правото на ЕС, с цел постигане на по-голяма ефективност. Не съществува абсолютно задължение за националния съдия да остави неприложена национална норма. В практиката на Съда, това е възможно в по-голяма степен, когато противоречащата норма е от конституционен характер или норма от Международен договор. Задължението за съответстващо тълкуване възниква най-често тогава, когато е налице акт, по който не са приети мерки по транспониране - C-91/92 Paola Faccini.

Посоченият чл.288, ал. 3 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС) не съответства с предишен чл.189 Договора на Европейската общност (ДЕО), както е посочено в жалбата, а с чл.249 от ДЕО.

Принципът за лоялно сътрудничество - чл.4, ал. 3 ДЕС се утвърждава с цел да послужи като израз на идеята за зачитане на насрещните задължения в условията на реципрочност. Смисълът е да попълва нормативни празноти в националните законодателства, а не да утвърждава нови разпоредби. Често в практиката се изтъква условието да се осъществи съдействие от националните органи, с оглед изпълнение на целите на Съюза - в казуса това е изпълнено, тъй като имаме добре транспонирана директива и по аналогия се приема, че тя спазва принципите и в процес по приложение на национално ниво не се губи защитата, която тя осигурява. Не е отреден специален контрол от страна на ЕК по отношение на спазването на принципа на лоялно сътрудничество в частност, единствено в случаи, в които ЕК не е била надлежно уведомена от държавата-членка, за това какви мерки ще бъдат предприети в срок на национално ниво. Доводите за неспазване на лоялно сътрудничество не са относими към основните проблеми в жалбата.

ИАЖА счита, че **при изготвянето и актуализацията на Референтния документ за мрежата „законът“, както го разбира БЖК, е спазен**, тъй като няма проблем с приетите мерки по транспониране на Директива 2012/34/ЕС. Те са въведени в срок и отразяват постигането на изискуемите резултати. За тях е уведомена ЕК. Не е констатиран проблем със срока, с точността и пълнотата на транспониране. Референтният документ изпълнява зададените елементи, заложиени в чл. 27 от Директивата. Публикуван е с всичките изменения на два езика, присъства и уведомяване.

В Чл. 27, ал. 3 от Директивата се посочва, че документът се изменя „когато е необходимо“. В тези

случаи промените са частични и изпълняват критерия за необходимост, тъй като не са същностни и целят подобряване на работата на жп инфраструктурата. По същата причина не създават условия за правна несигурност.

IV. Относно твърденията на жалбоподателя, че цитираните решения от практиката на Съда на Европейския съюз (СЕС) потвърждават, че директивата има пряко действие

Посочените примери от „Българска железопътна компания“ ЕАД за решения на СЕС не са относими към жалбата:

Решение по делото Von Colson засяга темите за равно третиране на мъже и жени, достъп до заетост и дискриминация на основата на пол. Обръща внимание на немското законодателство, в което се предвижда обезщетение за вреди, в следствие на подвеждащо създадени правни очаквания. **Не е относимо към мотивите в жалбата**, тъй като няма основания за дискриминация и неравно третиране на половете при формирането на Референтния документ.

Решение по делото от 13.11.1990, Marleasing 80/86 - по преюдициално запитване на испански съдия до СЕО дали е длъжен да тълкува националното право в светлината и текста на директива от 1968г, относно търговските дружества. Съдът тълкува мерките за защита на предприятията, които трябва да бъдат еквивалентни с тези в Общността. В казуса става дума за директива, която Испания към момента на запитването все още не е транспонирала. **Делото не може да бъде причислено като доказателство** от практиката, което да подкрепя тезите за задължение за тълкуване „в светлината на“, тъй като обстоятелствата са различни. Директива 2012/34 е транспонирана и горепосоченото дело единствено потвърждава забележката, че принципът на съответстващо тълкуване, както и „отключването на пряк ефект“ на директивата възниква само ако тя не е била транспонирана.

Решение по делото Wagner Miret от 1993г е свързано с идеята за сближаване на законодателства на държави-членки, с цел защита на служители, чийто работодател е обявен в процедура по несъстоятелност. Съдът извежда отново принципът за съответстващо тълкуване с правото на ЕС, по отношение на компенсиране на заинтересованите лица, претърпели щети, в следствие на неспазване на Директива 80/987/ЕИО. Това решение е сравнително старо на фона на променената нормативна уредба от 80-те и 90-те години насам, не отразява в достатъчна степен последващите промени и **не е относимо към жалбата**.

Решение по делото C-215/97 относно координация на законодателства на държави-членки, свързано с самоосигуряващи се търговски представители. Позицията на съда е, че трябва нормата да се тълкува като изключваща националните правила, но **обстоятелствата не съвпадат с тези по жалбата** в частта, свързана с позоваване на Директива 2012/34.

Решение по делото Coote 185/97 свързано с въпросите за равно третиране на мъже и жени, равни условия на труд - **не съвпада с предявените искания в жалбата**, тъй като обстоятелствата по преюдициалното запитване са свързани с нетранспонирана директива.

Решение по делото Becker акцентира върху действието на директивите, в случай на неприлагане на директива. **Не е относимо към жалбата**.

Решения по делата Kraaijveld и Linster - възможност за позоваване на директива, независимо от това дали разпоредбите са годни да проявяват директен ефект. Националният съдия е длъжен да се произнася по съобразността на една национална норма с правото на ЕС. Отнася се до физическо лице и отмяната на вътрешноправна норма, която е в противоречие. **Не е относимо към жалбата**.

V. Относно твърдението на жалбоподателя, че посредством измененията на Референтния документ се създават задължения и непосредствено се засягат права, свободи и законни интереси

Твърдението е неоснователно. Както е посочено в правната обосновка, Референтният документ съдържа информация. Публикуваната в Референтния документ информация е във връзка с изпълнение на нормативни изисквания на европейското и националното законодателство, т.е. **нормативните изисквания на законодателството пораждаат задълженията, а не информацията за тези нормативни изисквания публикувана в Референтния документ**. В този смисъл **Референтния документ не създава задължения и непосредствено не засяга права, свободи и законни интереси**, а предоставя информация за тези задължения както и информацията относно резултата от изпълнението на тези нормативни изисквания приложени от НКЖИ.

Пример:

В Референтните документи в Приложение 5.2.2. „Методики за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура“ **е публикувана** „Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура“, която е приета с подзаконов нормативен акт -ПМС № 92 от 4.05.2012 г., обн., ДВ, бр. 36 от 11.05.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., доп., бр. 30 от 1.04.2014 г., изм., бр. 50 от 17.06.2014 г., в сила от 15.06.2014 г., изм. и доп. бр. 91 от 19.11.2019 г., в сила от 19.11.2019 г., доп. бр. 44 от 14.06.2022 г., в сила от 14.06.2022 г., доп. бр. 79 от 4.10.2022 г., в сила от 4.10.2022 г. Тази методика е подзаконов нормативен акт и е изготвена в изпълнение на законово изискване - чл. 35, ал. 3 от ЗЖТ.

Съгласно друг подзаконов нормативен акт - Наредба № 41:

1. чл.7а, ал.6 „Ежегодно до 30 юни управителят на железопътната инфраструктура (НКЖИ) предоставя на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя необходимото ниво на размера на инфраструктурни такси за следващата година съгласно изискванията, процедурите и правилата на наредбата“;

2. чл. 7г, ал.1 „Въз основа на информацията по чл. 7а, ал. 6 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ при необходимост изготвя предложение за промяна на размера на инфраструктурните такси“ и

3. чл.7г, ал.2. „Промяната в размера на инфраструктурните такси се обявява от управителя на железопътната инфраструктура в референтния документ на железопътната мрежа 3 месеца преди влизането ѝ в сила“.

В Референтните документи в Приложение 5.3.2 „Такси, цени и тарифни разстояние“, Раздел I. „Инфраструктурни такси/пакет за минимален достъп“ **са публикувани** размерите на ставките по които се изчисляват инфраструктурните такси, определени както е посочено по-горе на базата на нормативните изисквания.

Видно от изложеното по-горе в Референтния документ **е публикувана информация** за валидни/актуални нормативни документи които вменяват задължения на инфраструктурния управител (НКЖИ) както и резултата от изпълнението им от НКЖИ - размера на ставките за изчисление на инфраструктурните такси, **което не вменява задължения към превозвачите**, използващи железопътната инфраструктура.

С публикуваната информация за размера на ставките в Референтния документ не се засягат права и законни интереси на превозвачите, а им се предоставя необходима актуална информация за изчисление на дължимите такси с оглед извършване на тяхната дейност - превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт.

По отношение на писменото уточнение № 32-00-12/05.08.2021, с което жалбоподателят обжалва/иска (*не е съвсем ясно какво*):

4. *да преустанови практиката за чести изменения на Референтния документ за железопътната мрежа за 2020-2021 г. и за 2021-2022 г., както и следващи периоди без провеждане на консултации с железопътните превозвачи и без надлежно уведомяване за измененията;*

5. *да преустанови извършването на изрични волеизявления или изразени с действия или бездействия волеизявления, с които се извършват чести изменения на Референтния документ за железопътната мрежа за 2020-2021 г. и за 2021-2022 г., с както и следващи периоди;*

6. *да задължите Генералния директор на НКЖИ да извършва действия (да извършва консултации с железопътните предприятия преди извършване на изменения на Референтния документ) и да се въздържа от действия, с които не се съобразява, заобикаля се и/или се нарушава Директива 2012/34/ЕС.*

7. *да задължите Генералния директор на НКЖИ да извършва публично оповестяване на най-малко четири месеца преди срока за публикуване на Референтния документ и неговите изменения;*

8. *да задължите Генералния директор на НКЖИ да спазва принципите на яснота, публичност, прозрачност, предвидимост в дългосрочен при определянето на таксите и тарифите и принципите за тяхното определяне в Референтния документ и да включва в него информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години*

Така направените искания/обжалвания са от общ характер и са лишени от яснота и конкретност, поради което ИАЖА, ще ги обсъди с оглед на общите правила и норми на националното и европейското

законодателство.

Нормативното изискване за консултация със заинтересованите страни е предвидено в чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ и чл. 8, ал. 1 от Наредба № 41 и е само и единствено по отношение на **ежегодното изготвяне на Референтния документ на железопътната мрежа**, но не и по отношение на **актуализацията на информацията в Референтния документ**. Заинтересованите страни се уведомяват за публикуването на проект на Референтен документ, като се предоставя срок, в който да изразят становище по проекта. За актуализацията и изменението на Референтния документ няма нормативно изискване в българското и европейското законодателство.

По отношение на исканията по т. 1-4 от **писмено уточнение с рег. № 32-00- 12/05.08.2021 г. по описа на ИАЖА**, за преустановяване на практиката за чести изменения на референтния документ, за отказ на Генералния директор на НКЖИ да извършва действия (да извършва консултации с железопътните предприятия преди извършване на изменения на Референтния документ) и да се въздържа от действия, с които не се съобразява, заобикаля се и/или се нарушава Директива 2012/34/ЕС, **считам същите за неоснователни.**

Предвид предоставената информация ДП НКЖИ е предоставила възможност, съгласно чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ и чл. 8, ал. 1 от Наредба № 41, на заинтересованите страни да изразят своето становище по публикувания проект на Референтния документ на железопътната мрежа 2021-2022 г., преди публикуването на окончателния документ. Окончателния вариант на посочения Референтен документ е публикуван при спазване на сроковете, определени в чл. 9, ал. 1 от Наредба №41.

По отношение на искането по точка пета от писменото уточнение № 32-00- 12/05.08.2021г., след извършена проверка ИАЖА установи, че НКЖИ определя таксите и тарифите в Референтния документ съгласно чл. 10, ал. 1, т. 3 от ЗЖТ.

За извършване на консултации с железопътните предприятия за всяко изменение/актуализация на Референтния документ няма нормативно изискване в европейското и националното законодателство.

Ежегодното издаването на Референтен документ е изключителна функция на НКЖИ, вменена с закон, съгласно чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ.

В Референтния документ се публикува информация, свързана с основните функции и дейности на НКЖИ, предвидени в чл. 10, ал. 1 от ЗЖТ.

НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура има организационна и управленска независимост по отношение на упражняване и управление на своите функции и предмет на дейност, съгласно чл. 10, ал. 3 от ЗЖТ.

С оглед на гореизложеното и при извършен систематичен, аналитичен и пълен анализ на цялата информация, събрана при проверката, ИАЖА не открива нарушения както на националното така и на европейското законодателства при изготвянето и измененията на Референтен документ 2020-2021 г. и Референтен документ 2021-2022 г.

Всяко от направените от НКЖИ изменения на съответния Референтен документ е поради наличието на възникнала и обоснована необходимост за неговото извършване.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в резултат на извършената проверка, не открива наличие на несправедливи, дискриминирани или увреждащи действия от страна на Държавно предприятие „Национална железопътна инфраструктура“ по отношение на „Българска железопътна компания“ ЕАД.

Предвид изложената по-горе фактическа обстановка и в резултат от извършения анализ на цялата събрана информация, на направените констатации и изводи, на основание чл. 116, ал. 9 т. 1 от ЗЖТ и във връзка с изпълнение на Определение № 875 от 03.02.2022 г., постановено по административно дело № 8670 по описа за 2021 г. на Административен съд - София - град, в качеството ми на Изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“

РЕШИХ:

Оставям без уважение жалба с рег. № 32-00-12/22.07.2021 г. и писмено уточнение с рег. № 32-00-12/05.08.2021 г. по описа на ИАЖА, от „Българска железопътна компания“ ЕАД срещу

измененията на Референтния документ на железопътната мрежа за 2020-2021 г. и Референтния документ на железопътната мрежа за 2021-2022 г. на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ като неоснователни и недоказани.

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.