



## РЕШЕНИЕ

25.7.2025 г.

**X** 1322-01-2/25.07.2025 г.

Per. №

Образувано е производство по реда на чл. 116, ал. 5 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) във връзка с постъпила в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) жалба с рег. № 10-08-3/14.03.2025 г. от лицензиран железопътен превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, със седалище и адрес на управление гр. Русе, община Русе, бул. „Тутракан“ № 100, офис Булмаркет, ет. 6, вписано в Агенция по вписвания – търговски регистър с ЕИК \*\*\*\*\*, представлявано от управителя си Д. Н., срещу Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ), седалище и адрес на управление гр. София, общ. Столична, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110, вписано в Агенция по вписванията – търговски регистър с ЕИК \*\*\*\*\* и „Евроинженеринг“ ЕООД, със седалище и адрес на управление гр. Стара Загора, общ. Стара Загора, ул. „Цар Симеон Велики“ № 160, ет.7, вписано в Агенция по вписванията – търговски регистър с ЕИК \*\*\*\*\*, в която се съдържат оплаквания за отказ и липса на достъп до железопътната инфраструктура, публична държавна собственост в гара Стара Загора за извършване на дейност от „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - действие, представляващо нарушение на европейското и националното законодателство.

В жалбата се сочи по-конкретно, че „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД с писмо с изх. № 328/27.11.2024 г. е поискало от ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“ осигуряване на достъп и използване на общо разтоварище за насипни товари в гара Стара Загора срещу съответно заплащане, представляващо площадка и естакада на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк в гара Стара Загора, но достъп и възможност да ползва съоръжението не са му осигурени, въпреки водената между страните кореспонденция и безрезултатни срещи, както и въпреки формално предоставеното му през м. януари 2025 г. разрешение. Според управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ (БМРК) ЕООД ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е разрешила под някаква форма използване на това място за складиране на насипни материали (пясък) на друго предприятие („Евроинженеринг“ ЕООД) за дейност, която не е съобразена с предназначението му и именно поради тази причина е лишен от достъп до ползването на описаното в жалбата съоръжение за извършване на товаро-разтоварни работи във връзка с осъществявани от него превози на внасян от Република Турция насипен материал (суров гипс) за търговски контрагент от началото на 2024 г. Твърди се още, че поради невъзможност за ползване на специализираното за тази цел обслужващо съоръжение на гара Стара Загора, за разтоварване и натоварване на транспортирания от него материал временно е ползвана импровизирана площадка на гарата в с. Любеново, но същата не е специализирана за насипни материали и през по-голямата част от годината е неизползваема, тъй като се наводнява (в каквото състояние е от м. ноември 2024 г. и към момента на депозиране на жалбата) и транспортираните от него материали биха се увредили. На следващо място в жалбата са описани конкретни действия на „Евроинженеринг“ ЕООД и ДП НКЖИ, извършени в ранните часове на 05.03.2025 г., които жалбоподателят квалифицира като злоумишлени и насочени към възпрепятстването му да ползва обслужващото съоръжение, въпреки заявяването му и въпреки престоя на гара Стара Загора на натоварена композиция с гипс от 02.03.2025 г., а именно приемане от служителите на ДП НКЖИ на заявка за маневра от „Евроинженеринг“ ЕООД, като

естакадата е заета от локомотив и вагони (зърновози) с описани в жалбата шаблонирани номера, като за три от вагоните жалбоподателят счита, че не са вписани в регистър на возилата и движението им е в нарушение на относимата нормативна уредба.

Във връзка с изложените обстоятелства жалбоподателят намира, че спрямо него са осъществени дискриминационно и несправедливо третиране, както и увреждане, обосноваващи внасянето на жалбата, като счита и че са налице нарушения на правила, попадащи под административно-наказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), в контекста на което на основание чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ и чл. 13, ал. 1 и ал. 2, т. 4 от Устройствения правилник на ИАЖА моли ИАЖА да извърши проверка по описаните обстоятелства и да предприеме необходимите законови действия, включително административно-наказателни, за осигуряване на равнопоставен достъп не само на „БМРК“ ЕООД, но и за всички останали товарни жп превозвачи до посочения коловоз, естакада и площадка на разтоварището в гара Стара Загора. Към жалбата са приложени разменени с ДП НКЖИ писма и снимков материал, за който жалбоподателят заявява, че отразява описаните в жалбата вагони и състоянието на естакадата към 05.03.2025 г.

С писма рег. № 1328-01-2/18.03.2025 г. до ДП НКЖИ и рег. № 1328-01-3/18.03.2025 г. до „Евроинженеринг“ ЕООД ИАЖА изпраща на адресатите копие от жалбата с приложенията и на основание чл. 26 от Административнопроцесуален кодекс (АПК) ги информира, че във връзка със същата образува административно производство за проверка на изложените обстоятелства, като изисква представянето в 7-дневен срок на становище и относими към описаното в жалбата доказателства.

В хода на производството от ДП НКЖИ са постъпили писмо рег. № ЖИ-9804/19.03.2025 г., регистрирано с № 1328-01-3/20.03.2025 г. по описа на ИАЖА и писмо рег. № ЖИ-10361/24.03.2025 г., заведено с рег. № 1328-01-2/26.03.2025 г. по описа на ИАЖА, съдържащо становище с приложения (копия на писма и писмени заявки за извършване на маневра, подадени от „Евроинженеринг“ ЕООД и от „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД), в които се излага идентична фактическа обстановка и се търси съдействие за извършено според управителя на железопътната инфраструктура нарушение от страна на „Евроинженеринг“ ЕООД на чл. 129, ал. 1 от ЗЖТ, отправено е и твърдение, че „Евроинженеринг“ ЕООД има неиздължена към управителя на железопътната инфраструктура парична сума.

Обобщено изразената в писмото и становището позиция е следната: В случая е възникнала необходимост на двама лицензирани превозвача - „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и „Евроинженеринг“ ЕООД, от ползването на конкретен обект на железопътната инфраструктура, представляващ естакада, специализирана за насипни товари, на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк на жп гара Стара Загора, до интермодалния терминал, намиращо се в ПИ с идентификатор 68850.522.5234 по КККР на гр. Стара Загора.

Пояснява се, че през м. май 2024 г. на „Евроинженеринг“ ЕООД е разрешено единствено извършване на маневра с влак в жп гара Стара Загора за подаване в товарна гара за ползване на 41-ви глух коловоз за товаро-разтоварна дейност, като оспорва да му е предоставяло разрешение за дълготрайно заемане площта под естакадата и дружеството, считано от 14.05.2024 г. неправомерно трайно заема със свои насипни товари (пясък) площта под естакадата на 41-ви глух коловоз, с което възпрепятства ползването му от други превозвачи (включително и от жалбоподателя), за което са съставени констативни протоколи и за отстраняването на които са му отправяни неколкократно покани, както и са провеждани срещи, но без резултат.

Изтъква, че „Евроинженеринг“ ЕООД изрично (с писмо изх. № 185/02.12.2024 г.) е заявило отказ да освободи терена поради наличието на сключени договори за доставка на пясък, които са заложили в бизнес-плана на дружеството до края на 2027 г., а след отказа ДП НКЖИ отново (с писмо изх. № ЖИ-43302/04.12.2024 г., с копие до ИАЖА) е уведомил „Евроинженеринг“ ЕООД, че следва доброволно да освободи заетата площадка под естакадата за насипни материали в района на жп гара Стара Загора в срок до 09.12.2024 г., което не е сторено и същият продължава да владее имота на управителя на железопътната инфраструктура без правно основание и към 14.03.2025 г.

По отношение на описаните в жалбата обстоятелства, осъществили се на 05.03.2025 г. и с които „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД счита, че допълнително целенасочено е възпрепятстван достъпа му до процесното обслужващо съоръжение, в становището се оспорва служителите на ДП НКЖИ да са действали с умисъл да увредят жалбоподателя и в нарушение на нормативно установените правила и се съдържат следните пояснения: *„С цел осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия, маневрената дейност в жп гара Стара Загора се извършва по реда на постъпване на писмените заявки от заявителите на маневрата.*

*На 05.03.2025г. в 07:20 часа е подадена писмена заявка от заявителя на маневрата „Евроинженеринг“ ЕООД за извършване на гарова маневра със седем вагона от 42 -ри коловоз от гърбица да се подадат на 41-ви глух на естакадата в товаро-разтоварния парк на гарата. ДП НКЖИ не може да откаже приемането на заявката, тъй като Управителят е нормативно задължен на всички лицензирани превозвачи да осигурява равнопоставен достъп до коловозите на железопътната инфраструктура. Съгласно чл. 31, ал. 2, изр. първо от ЗЖТ лицензирани железопътни превозвачи по чл. 37, ал. 7, които притежават единен сертификат за безопасност имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия.*

*Писмената заявка от заявителя на маневрата „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да се извадят от състава на влак № 83690 двадесет и три вагона и да се подадат на 41-ви глух коловоз на естакадата в товаро-разтоварния парк на гара Стара Загора е подадена на 05.03.2025г. в 13:30 часа въпреки, че влакът е пристигнал на 02.03.2025 г. в 18:30 часа и е имало възможност при заявка вагоните да се подадат на коловоза на естакадата в същия ден, но дори и тогава площадката под естакадата не е могла да бъде ползвана, тъй като не е освободена от „Евроинженеринг“ ЕООД...“.*

Уточнява се по-нататък в становището, че към момента на изготвянето му седемте вагона на „Евроинженеринг“ ЕООД престояват на 41-ви глух коловоз на естакадата в товаро-разтоварния парк на гара Стара Загора, като за времето на престой (гараж, представляващ престой над 48 часа) се начислява такса престой вагони съгласно ценова листа на ДП НКЖИ, както и че няма постъпила заявка от „Евроинженеринг“ ЕООД за извършване на маневра с тях и освобождаване на коловоза.

С писмо с изх. № 35/28.03.2025 г., заведено в ИАЖА с рег. № 1328-01-3/31.03.2025 г., „Евроинженеринг“ ЕООД изразява становище по жалбата и изложените в нея обстоятелства, както и предоставя копие на договор за покупка на товарни вагони с приложение към договора; справки от Европейския регистър на возилата за 3 товарни вагона и копие на писмо на ИАЖА с рег. № 10-19-24/08.03.2024 г.

В писмото си лицензирият железопътен превозвач „Евроинженеринг“ ЕООД оспорва жалбата с доводи, че в Приложение 7.3.4.1 към Референтния документ на железопътната мрежа за 2024-2025 година (РД 2024-2025), валиден от 15.12.2024 г. до 13.12.2025 г., което според т.7.3.4. „Товарни гари и съоръжения за композиране на влакове, включително маневрени съоръжения” трябва да съдържа списък на всички гари, в които са налични коловози, на които могат да се извършват товаро-разтоварни операции, коловоз 41Г с естакада и открито разтоварище не фигурира като част от обслужващото съоръжение Товарна гара Стара Загора с оператор НКЖИ, че в Глава 7 и приложенията към нея липсва подробно описание на обслужващите съоръжения, на които оператор е ДП НКЖИ, не са посочени услугите, които се предлагат в тях, както и всички останали изисквания, предмет на уредба в чл. 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги (Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177). Заявява, че дълги години естакадата на 41 глух коловоз и откритата площ на разтоварището са били извън експлоатация и то се е превърнало в сметище с пораснали дървета в него. Със знанието на съответните служби на НКЖИ и по негова инициатива площадката на разтоварището е почистена от боклуците, направена е ревизия на коловоза, като

са вложени значителни средства, използвана е собствена техника и жива сила, след което съоръжението става годно за експлоатация и „Евроинженеринг“ ЕООД започва да го ползва в своята дейност като разтоварище, а за ползването му НКЖИ редовно му издава фактури по ценоразпис. Заявява също, че няма друга алтернатива за ползване на подобен коловоз с разтоварище при превоза на пясък в своята дейност.

Изразява се несъгласие и с изложеното в жалбата на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД твърдение, че на дата 05.03.2025 г. съоръжението естакада на 41Г (глух) коловоз е злоумишлено блокирано чрез позиционирането върху него на локомотив и вагони, собственост на „Евроинженеринг“ ЕООД. В тази връзка пояснява, че дружеството ползва коловозите на гара Калитиново за престой на подвижен състав извън експлоатация и в очакване на ремонт, като в този момент в гара Калитиново се извършват ремонтно-възстановителни дейности и подвижният състав е препозициониран в разпределителна гара и товарна гара Стара Загора, включително локомотивът и цитираните в жалбата вагони.

Оспорва се и твърдението, че „Евроинженеринг“ ЕООД експлоатира неписани в регистъра товарни вагони, като се излагат подробно обстоятелствата по придобиването им в края на 2023 година от HZ Cargo d.o.o., Хърватия по договор от 29.11.2023 г., наличието на регистрация в Европейския регистър със стари номера: 317808182867, 317808182669 и 317808180150 със собственик и лице отговорно за поддръжка „ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ“ ЕООД, предприетите действия за извършване на модификация в Европейския регистър на возилата и за предоставяне на нови номера, получени от ИАЖА с писмо рег. № 10-19-24/08.03.2024 г. и шаблонирани върху вагоните при извършване на ремонта им в собствената си ремонтна база. В тази връзка заявява и че вагоните, макар и годни, не са били в експлоатация по националната железопътна мрежа, а престояват на паркова позиция в очакване извършването на модификацията по промяната на номерата и вписването им в регистъра.

С цел пълно изясняване на релевантните за решаване на жалбата обстоятелства, назначена със Заповед № 1810-01-10/26.03.2025 г., изм. със Заповед № 1810-01-17/10.04.2025 г. и Заповед № 1810-01-25/07.05.2025 г. на Изпълнителния директор на ИАЖА комисия, ръководена от Ч. Т., главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“ и членове Е. Е., главен експерт в дирекция „Регулиране“; К. К., главен експерт в дирекция „Регулиране“; Р. М., главен експерт в дирекция „Регулиране“ и Х. Д., главен инспектор в Главна дирекция „Железопътна инспекция“, в присъствието на представители на жалбоподателя „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД (Д. Н. – управител, Н. И., на длъжност директор „Експлоатация“ и С. М., на длъжност ръководител звено Пловдив), ДП НКЖИ (Инж. Г. К., на длъжност директор ЖПС Пловдив към ДП НКЖИ, Д. П., на длъжност началник регионален център Стара Загора към УДВГД Пловдив, ДП НКЖИ и М. Г., на длъжност началник жп гара Стара Загора към УДВГД Пловдив, ДП НКЖИ) и „Евроинженеринг“ ЕООД (Г. Г., на длъжност началник депо и Ч. А., на длъжност инспектор по качество, производствен процес) на **08 и 09.05.2025 г.** извърши **проверка на място** в железопътна гара Стара Загора, гр. Стара Загора, стопанисвана от ДП НКЖИ, резултатите от която са обективирани в Констативен протокол, подписан от всички представители без искания, бележки и възражения, като на всяка от страните е предоставен екземпляр от протокола. По време на проверката с приемо-предавателни протоколи са представени предварително изискани от ИАЖА документи, неразделна част от констативния протокол, както следва:

**От страна на ДП НКЖИ:**

1. Списък на жп превозвачи извършвали товаро-разтоварна дейност на естакада на 41-ви глух коловоз за периода м. май 2024 г. до 14.03.2025 г.;
2. Копие на „Инструкция за извършване на маневрената работа, взаимоотношенията с жп предприятия, относно техническите прегледи, пробите на влаковете, реда и начина за влизане и излизане от индустриалните клонове прилежащи към жп гара Стара Загора“;
3. Списък на жп предприятия, които са изпращали/получавали товари от и за гара Стара Загора за периода м. май 2024 г. до 14.03.2025 г.;

4. Справка за брой влизания/излизания на маневрени състави за товаро–разтоварна дейност на естакада на 41-ви глух коловоз, намиращ се в товаро–разтоварен парк на гара Стара Загора за периода м. май 2024 г. до 14.03.2025 г.;
  5. Копие на Сменен план от дата 05.03.2025 г. /Приложение № 3/;
  6. Копие на План за извършване на маневра /Обр. П-39/ с влак на „Евроинженеринг“ ЕООД от 05.03.2025 г. с приложена Заявка № 37 за извършване на маневра с влак от дата 05.03.2025 г. от 07.20 часа;
  7. Копие на Заявка № 5 за извършване на маневра с влак № 83690 от „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД от дата 05.03.2025 г. от 13.30 часа;
  8. Копия на фактури с № 3300012621/28.06.2024 г. за сумата от 1 441,55 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; № 3300013418/30.09.2024 г. за сумата от 1 824,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; счетоводна справка; копие на мейл с двустранен протокол за прихващане от дата 25.10.2024 г. между ДП НКЖИ и „Евроинженеринг“ ЕООД; фактури № 3300013842/29.10.2024 г. за сумата от 912,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; № 3300013935/20.11.2024 г. за сумата от 912,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; № 3300014187/31.12.2024 г. за сумата от 1 824,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; № 3300014608/14.02.2025 г. за сумата от 1 824,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; № 3300014850/14.03.2025 г. за сумата от 912,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ; № 3300015088/22.04.2025 г. за сумата от 1 140,00 лв. за обезщетение сгради терени ЮЛ;
  9. Отчет за използваните коловози в жп гара Стара Загора от лицензираните жп превозвачи и други собственици за гариране на жп возила през март 2025 година;
  10. Отчет за използваните коловози за гариране на возила от „Евроинженеринг“ ЕООД за м. март 2025 г. съгласно ценовата листа на ДП НКЖИ;
  11. Копие на фактура № 1100007927/22.04.2025 г. за сумата от 7 233,60 лв. за гараж ТРДК, гараж ИРК, гараж ПОК;
  12. Отчет за използваните коловози в жп гара Стара Загора от лицензираните жп превозвачи и други собственици за гариране на жп возила през април 2025 година.
  13. Схема на гара Стара Загора лист 1, 2, 3 и 4;
  14. Технология на гара Стара Загора, одобрена на 12.12.2015 г. от Директор поделение „УВДК“;
  15. Акт № 7006 за публична държавна собственост, регистър VI -18, досие 1558/2011 г., с дата на издаване 24.10.2011 г.;
  16. Уведомително писмо № 1320/19.11.2024 г. от ДП НКЖИ, представлявана от инж. Г. К. – директор ЖП Секция Пловдив до „Евроинженеринг“ ЕООД с приложено Известие за доставка от „Български пощи“ ЕАД за получаване;
  17. Уведомление с № 293/31.03.2025 г. от ДП НКЖИ до „Евроинженеринг“ ЕООД за заплащане на задължения в размер на 5 472,00 лв. с приложено Известие за доставка от „Български пощи“ ЕАД за получаване;
  18. Констативни протоколи, издадени от ДП НКЖИ за извършени проверки в района на гара Стара Загора, за периода м. май 2024 г. до м. март 2025 г. общо 11 бр.;
  19. Копия на схема и Технология на гара Чирпан от 07.12.2011 г.;
  20. Копия на протоколи за извършени месечни прегледи на съоръженията в жп. гара Стара Загора, започващи от м. май 2024 г. до м. април 2025 г.;
  21. Копие на заявка № 47 за извършване на маневра с влак № 88691 от дата 08.05.2025 г., час 05:30;
  22. План за маневра (Обр. П-39), с начален час на маневрата 06:30 часа;
  23. Копие на Натурен лист на влак № 88691, изготвен от „Евроинженеринг“ ЕООД;
  24. Копие от страница на Дневник за движение на влаковете (Обр. ДП-2) за дата 08.05.2025 г.
- От страна на „Евроинженеринг“ ЕООД:**
1. Писмо рег. № 10-19-24/08.03.2024 г. на ИАЖА в качеството му на регистриращ орган за определяне и запазване на предварителни 12-цифрови европейски номера;
  2. Копия на Свидетелства за метрологична проверка на средства за измерване на налягане;

3. Документи на персонала на „Евроинженеринг“ ЕООД, който изпълнява дейности, свързани с безопасността на превозите - изпълнение на вменени задължения, документи за правоспособност, проверовъчни изпити, психо прегледи.

След извършената проверка на място по реда на чл. 116, ал. 7 от ЗЖТ по искане на ИАЖА (с писмо рег. № 1328-01-2/27.05.2025 г.) ДП НКЖИ (с писмо ЖИ-19884/16.06.2025 г., заведено с рег. №10-08-3/16.06.2025 г. по описа на ИАЖА) дава отговор на поставени в писмото на ИАЖА въпроси и представя допълнителни документи, необходими за пълно изясняване на релевантната фактическа обстановка, както следва:

1. Писмо с допълнителна информация от инж. Д. П. – Началник РЦ Стара Загора;
2. Писмо с изх. № ЖПСПО-526/ 11.06.2025 г. с допълнителна информация от инж. Г. К. – Директор ЖП Секция Пловдив;
3. Копие на Заявка за извършване на маневра № 6 от 14.05.2024 г. от 08:50 часа на „Евроинженеринг“ ЕООД и копие на План за маневра (обр. П-39) за придвижването на състав от 18 вагона на „Евроинженеринг“ ЕООД с влак № 40690 с номера вагони: 08180291, 08180853, 08180523, 08180382, 08180119, 08180671, 08180408, 08180580, 08180572, 08180762, 08180275, 08180234, 08180820, 08180689, 08180697, 08180226, 08180549 и 08180317 от 16-ти гаров коловоз до товарна гара /тг-7/, съгласно горесцитираната заявка, изготвена от „Евроинженеринг“ ЕООД, подадена от маневрист С. Г., приета от дежурен ръководител С. С.;
4. Копие на Заявка за извършване на маневра № 37 от 05.03.2025 г. от 07:20 часа на „Евроинженеринг“ ЕООД за придвижването на 7 вагона на „Евроинженеринг“ ЕООД с номера: 317808182909; 317808182354; 317808182388; 317808183444; 317808180671; 317808180291 и 317808180747 от 42-ри коловоз от гърбицата и да се подадат на естакадата в товарна гара, съгласно горесцитираната заявка, изготвена от „Евроинженеринг“ ЕООД, подадена от маневрист С. Георгиев, приета от дежурен ръководител Ж. Петков и копие на План за маневра (обр. П-39) за придвижването на на същите седем вагона от 42-ри коловоз на 20-ти коловоз;
5. Копие на Заявка за извършване на маневра № 5 от 05.03.2025 г. от 13:30 часа на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД за придвижването на състав от 23 вагона от 16-ти коловоз на естакадата;
6. Шестнадесет броя копия на протоколи за извършен месечен преглед (ревизия) на железния път, устройствата и съоръженията на гара Стара Загора и 41-ви глух коловоз, находящ се в товаро-разтоварния парк на гара Стара Загора, за периода 01.01.2023 г. до 31.12.2023 г., както и за периода 01.01.2024 г. до 30.04.2024 г. включително.

За целите на проверката бе извършен и преглед на публикуваните съобразно нормативните изисквания документи на интернет страницата на ДП НКЖИ към 20.06.2025 г., като наличието на част от тях (упоменати по-долу в изложението) през предходен календарен период, включително процесния, е служебно известно на административния орган.

Към производството, образувано по жалбата на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД на основание чл. 32 от АПК се приобщават и документите по преписка, образувана с инициращ документ писмо изх. № 39/24.01.2025 г. на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, рег. № 10-08-3/24.01.2025 г. по описа на ИАЖА, както и писма от ДП НКЖИ във връзка със същата преписка, по която са предприети действия от страна на ИАЖА по уведомяване на заинтересованите страни, събиране на доказателства и подготовка за провеждане на консултации, производството по която е останало висящо и неприключено, доколкото в хода на подготовката за провеждане на консултации е постъпила жалбата, по която е образувано настоящото производство и предметът на двете производства, както и компетентният да се произнесе по тях административен орган, са идентични. С оглед изложеното ще бъдат взети предвид при постановяване на крайния административен акт следните документи:

1. Писмо изх. № 39/24.01.2025 г. на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, рег. № 10-08-3/24.01.2025 г. по описа на ИАЖА;
2. Писмо рег. № 10-08-3/27.01.2025 г. на ИАЖА до ДП НКЖИ с приложение;
3. Писмо рег. № ЖИ-3822/31.01.2025 г. на ДП НКЖИ с приложения, рег. № 1302-01-1/03.02.2025 г. по описа на ИАЖА.

В хода на проверката и с оглед установените фактически обстоятелства, включително изводими от съдържанието на събраните и анализирани писмени доказателства, ИАЖА на основание чл. 116, ал. 5 вр. с чл. 7, ал. 1, т. 1 от ЗТЖ се самосезира по въпроси извън посочените в жалбата, относими към изпълнение на задълженията на ДП НКЖИ по чл. 4 и чл. 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, но доколкото те също попадат в обхвата на нейната компетентност и са пряко свързани с предмета на настоящото производство, ще се произнесе и по тях с решението.

**Административният орган - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, след като се запозна с жалбата, становищата на ДП ИНКЖИ и „Евроинженеринг“ ЕООД, представените от страните писмени доказателства и констатациите на комисията, обективирани в Констативен протокол и Доклад от 24.07.2025 г. на А. С. - Директор на дирекция „Регулиране“ и след като анализира цялата събрана информация и доказателствена съвкупност в контекста на приложимата правна уредба, прави следните констатации:**

**Относно допустимостта на жалбата:**

Жалбата на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД е депозирана по реда на чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ от правоимащ субект (лицензиран железопътен превозвач) и съдържа оплаквания срещу действия и бездействия на управител на железопътна инфраструктура, действащ и в качеството си на оператор на обслужващо съоръжение, както и срещу действия и бездействия на друг лицензиран железопътен превозвач, свързани с неправомерното възпрепятстване на правото му на достъп и ползване по предназначение на обект на железопътната инфраструктура, находящ се на гара Стара Загора и представляващ площадка и естакада на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк в гара Стара Загора, за които счита, че са дискриминационни и увреждащи спрямо него – действия, попадащи в обхвата на контрол на административния орган по смисъла на чл. 116, ал. 5 предл. първо от ЗЖТ.

Ето защо административният орган намира, че същата се явява допустима и подлежаща на разглеждане по същество.

**От фактическа страна и правна страна ИАЖА приема следното:**

Установява се от изброените по-горе писмени доказателства и извършената на място проверка от служители на ИАЖА, че:

На гара Стара Загора се намира функционално обособен елемент от обект на железопътната инфраструктура, представляващ естакада, специализирана за насипни товари, на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк на жп гара Стара Загора, до интермодалния терминал, разположен в ПИ с идентификатор 68850.522.5234 по КККР на гр. Стара Загора, който обект съгласно Акт № 7006 за публична държавна собственост, регистър VI -18, досие 1558/2011 г. представлява част от гара Стара Загора - публична държавна собственост и като такъв се управлява и експлоатира от ДП НКЖИ.

Съгласно „Технология на гара Стара Загора“, одобрена на 12.12.2015 г. от Директор подделение „УВДК“, налична на интернет страницата на ДП НКЖИ в раздел Дейности - Управление на движението на влаковете и капацитета - Технологии на експлоатационните пунктове, линия 4, № 40026, през процесния период, включително към датата на постановяване на решението (служебно известно обстоятелство на административния орган), за извършване на товаро-разтоварни дейности гарата разполага с Общо разтоварище с 4 (четири) глухи коловоза, от които 3 (три) бр. товаро-разтоварни (21Г, 23Г и 24Г) и 1 (един) гаражен, както и с Товаро-разтоварен парк с общо 11 глухи коловоза, от които 2 (два) гаражни (31Г и 40Г) и 9 (девет) товаро-разтоварни (с номерация от 32Г до 39Г и 41Г), като от тях само коловоз 41Г е снабден с изградена естакада за разтоварване на насипни товари на гравитационен принцип и поради функционалното си предназначение - определен в Технологията като „естакада“ (съгласно пояснението в писмо на ДП НКЖИ изх. № ЖИ-19884/16.06.2025 г. и приложенията към него).

От становищата на ДП НКЖИ и „Евроинженеринг“ ЕООД по жалбата, разменени между тях писма преди образуване на настоящото производство, писма от ДП НКЖИ до ИАЖА и от проверката на място, включваща и обход, извършен от членовете на комисията, също е видно, че естакадата представлява изградено на 41Г коловоз съоръжение с предназначение за разтоварване на вагони, като се ползва и фактически като разтоварище за насипни товари, като достъпът до съоръжението се осъществява единствено по коловоз 41Г.

Същевременно в Референтен документ на железопътната мрежа за 2024-2025 г. (РД 2024-2025), публикуван на интернет страницата на ДП НКЖИ, валиден от 15.12.2024 г. до 13.12.2025 г. - Глава 7, т.7.3.4. „Товарни гари и съоръжения за композиране на влакове, включително маневрени съоръжения”, Приложение 7.3.4.1 в частта, касаеща гара Стара Загора, като товаро-разтоварен коловоз е описан единствено коловоз с номерация 21, а коловоз 41Г е описан като гаражен, без в приложението към РД 2024-2025 да се съдържа описание на коловоза и естакадата като съоръжение за товаро-разтоварни дейности. Последното обстоятелство се установява и от писмо на ДП НКЖИ с изх. № ЖИ-19884/16.06.2025 г, с което уведомява ИАЖА, че за него не е изготвено описание със съдържание по чл.4 от Регламент за изпълнение (ЕС)2017/2177, включително в съответствие с публикувания за тази цел образец Приложение 7.2 към Референтния документ за железопътната мрежа.

Установява се също, че с оглед липсата на изготвено от страна на ДП НКЖИ в качеството му и на оператор на обслужващото съоръжение Приложение 7.2 или на друг релевантен документ със същото съдържание, за писмените заявки за ползването му от страна на железопътните предприятия, включително реда за тяхното удовлетворяване или отказ, процедури по координация и критерии за приоритетност при изпълнението им, не се прилагат специфични правила и същите се третираат като заявки за извършване на маневри, като се удовлетворяват по реда на постъпване и за тях се изготвя План за маневра (обр. П-39).

В писмата и становището си по жалбата ДП НКЖИ заявява, че през м. май 2024 г е разрешило на „Евроинженеринг“ ЕООД извършване на маневра с влак в жп гара Стара Загора за подаване в товарна гара за ползване на 41-ви глух коловоз за товаро-разтоварна дейност, но не е разрешавало ползване на естакадата за трайно складиране на насипни материали, във връзка с което твърдение ИАЖА в хода на производството с писмо рег. № 1328/27.05.2025 г. (т. 5) е изисквала копия на първоначалната заявка, план за маневра и разрешение от ДП НКЖИ за ползването на съоръжението от „Евроинженеринг“ ЕООД от 2024 г.

В отговор с писмо изх. № ЖИ-19884/16.06.2025 г. по същото искане ДП НКЖИ е представило Заявка на „Евроинженеринг“ ЕООД № 6 от 14.05, 08.50 ч (без посочена година) за извършване на маневра с влак № 40690 с 18 вагона, както и свързан с нея План за извършване на маневра (обр. П-39) от 14.05.2024 г, като представените документи касаят извършване на маневра от коловоз 16 на коловоз I Г-7 – по заявката и маневра от коловоз 16 до товарна гара – по План за извършване на маневра, без уточнение на коловоза, поради което въз основа само на тях не може еднозначно да се определи дали маневрата е извършена именно до 41Г коловоз и естакадата.

Първоначална заявка и придружаващи я гарови документи за ползване именно на 41Г коловоз и естакадата от „Евроинженеринг“ ЕООД за товаро-разтоварна дейност през 2024 г. не са представени, включително във връзка с твърдяното разрешение от м. май 2024 г., с оглед на което административният орган достига до заключението, че в действителност такива не са съставяни или съставените не отразяват коректно действително заявената маневра и нейното осъществяване, въпреки че от предоставената от ДП НКЖИ при проверката официална Справка за брой влизания/излизания на маневрени състави за товаро-разтоварна дейност на естакада на 41Г коловоз, намиращ се в товаро-разтоварен парк на гара Стара Загора за периода м. май 2024 г. до 14.03.2025 г., точно на 14.05.2024 г. е извършено първо влизане от маневрен състав (18 бр. вагони) на „Евроинженеринг“ ЕООД, като справката съдържа и още 2 (две) маневри на вагони и локомотив на дружеството, извършени на същото съоръжение на 16.05. и 23.05.2024 г.

Същевременно не са предоставени и каквито и да било други документи или информация, съдържащи се в преписката, от които пряко да се установява как именно, с какъв транспорт и

кога точно пясъкът е бил разтоварен на процесното съоръжение, а с оглед и отбелязаните по-горе противоречия и непълноти в съдържанието на представените документи не позволяват от тях да се извлече категоричен фактически извод относно това обстоятелство.

Индиция и косвени доказателства обаче за времето на доставянето и разтоварването му на съоръжението се съдържат в издадените от ДП НКЖИ – ЖПС Пловдив протоколи и фактури за заплащане на обезщетение за ползването му, в които като начална дата на неоснователното му ползване е посочена 14.05.2024 г. (във видимо противоречие обаче с информацията от цитираната по-горе справка, а и със заявеното в писмата на ДП НКЖИ, в които се твърди, че на същата дата „Евроинженеринг“ ЕООД е имало разрешение да ползва съоръжението за товаро-разтоварна дейност и че го ползва именно от 14.05.2024 г, поради което очевидно няма как от същата дата да го ползва и без основание, освен ако изрично не е поставено условие вдигането му от заетата площ да се осъществи до края на същия ден или самия начин, по който се осъществява ползването още в първия момент, да е било в противоречие с предназначението на съоръжението, каквито твърдения няма); в списък на железопътните превозвачи, извършвали товаро-разтоварна дейност на естакада на 41Г глух коловоз за периода м. май 2024 г. – 14.03.2025 г., според който такава дейност за периода е извършвана само от „Евроинженеринг“ ЕООД, както и в писмо изх. № ЖИ-19884/16.06.2025 г. на ДП НКЖИ, в т.1 на което се сочи, че за периода от м. януари 2021 г. до м. април 2024 г. не са подавани заявки за ползване на естакадата на 41Г коловоз от които и да било превозвачи, включително „Евроинженеринг“ ЕООД (при проверката също не се установиха документи, които да удостоверяват ползването му през този период).

Ето защо с оглед съдържанието на посочените писмени доказателства ИАЖА от фактическа страна приема, че насипният материал – пясък е разтоварен от „Евроинженеринг“ ЕООД на неустановена дата през периода от 01.05.2024 г. до 31.05.2024 г., като и към датата на извършването на проверката на място от служителите на ИАЖА – 08.05. и 09.05.2025 г. заема обширна площ от около 800.00 кв.м под предназначения за товаро-разтоварни дейности съоръжение „естакада“ на 41Г коловоз в гара Стара Загора - Товаро-разтоварен парк, както и част от самия коловоз, по начин, възпрепятстващ всички останали превозвачи да се ползват както от коловоза, така и от естакадата, според тяхното функционално предназначение – извършване на товаро-разтоварна дейност с насипни товари.

През този приблизително едногодишен период материалът не е натоварен от получател, различен от превозвача „Евроинженеринг“ ЕООД (не се и твърди да е собственост на такъв) в сроковете и съобразно реда на Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен транспорт, нито е отстранен от самия превозвач, което е следвало да стори по реда на същата наредба, доколкото съоръжението е предназначено за извършване на товаро-разтоварни работи, които предполагат кратковременна заетост в нормативно установен или разумен определен от управителя на железопътната инфраструктура срок според естеството и количеството на товара, а не за трайно складиране върху прилежащата му площ на насипни материали. Адекватни действия в тази връзка не са предприети и от управителя на железопътната инфраструктура, като на практика от момента на разтоварването му до приключване на проверката на място той е складиран трайно върху площта под естакадата, като с пясък са засипани и релсите на коловоз 41Г (видно от приложения към констативния протокол от проверката снимков материал), по който се осъществява достъпът до естакадата, както и значителна част от металната конструкция (основите и част от колоните) на самата естакада.

Обстоятелството, че площта под естакадата през посочения период е трайно заета със складиран от него пясък не се оспорва от „Евроинженеринг“ ЕООД - напротив, в кореспонденцията си с ДП НКЖИ по повод необходимостта от освобождаване на съоръжението (писмо изх. № 185/02.12.2024 г до ДП НКЖИ) дружеството чрез управителя си заявява, че отказва да освободи съоръжението, тъй като имало право да го ползва, както и останалите превозвачи, за ползването му са издавани фактури по ценоразпис на ДП НКЖИ и освен това до края на 2027 г. има сключени договори с контрагенти за доставка, от което може да се изведе и намерение за ползването му и занаяпред като открита складова площ за съхранение на пясък.

Начиная от 14.05.2024 г. до 23.03.2025 г. включително, ДП НКЖИ – ЖСП - Пловдив е съставяло месечни констативни протоколи (приложени по преписката чрез приемо-предавателен протокол), в които е отразено, че „Евроинженеринг“ ЕООД ползва без основание за товаро-разтоварна дейност с насипни материали заетата площ от 800 кв.м., представляваща част от ПИ с идентификатор 68850.522.5234 по КККР на гр. Стара Загора и находяща се в ЖП гара Стара Загора, като за ползването ДП НКЖИ е начислявало месечни обезщетения за ползване на имота без основание и е издавало за това фактури (описани по-горе в решението), като за пръв път на 19.11.2024 г. с писмо изх. № 1320 е отправило покана до „Евроинженеринг“ ЕООД да освободи заеманата площ, последвана от втора покана изх. № 43302/04.12.2024 г., и двете – с удостоверение получаване от страна на адресата. Други действия за освобождаване на съоръжението от складирания пясък и за управлението, поддръжката и експлоатацията му съгласно вменените на ДП НКЖИ задължения по закон не са предприемани, включително и до момента на приключване на проверката на място, като се изключат провеждани разговори и срещи.

При проверката на място и извършения обход от членовете на комисията е установено още, че теренът на ЖПС Пловдив от южната страна на естакадата на 41-ви глух коловоз, освен с пясъка, е зает със складиран строителни материали, които не са собственост на „Евроинженеринг“ ЕООД и които също възпрепятстват достъпа до съоръжението. Липсват твърдения и доказателства, че площта под и в близост до естакадата е предназначена за открита складова площ за насипни или други товари и материали.

Относно изложените в становището на „Евроинженеринг“ ЕООД обстоятелства за извършени от него и за негова сметка дейности по разчистване и ревизия на съоръжението, ИАЖА приема, че с оглед потвърждаването на тези обстоятелства от страна на представител на ДП НКЖИ (Директор на ЖПС Пловдив) пред комисията, извършила проверката на място на 08.05 и 09.05.2025 г., те действително са се осъществили, но независимо от това, посоченият превозвач не разполага на това основание с повече или по-различни права от останалите превозвачи касателно достъпа и ползването на съоръжението, както и не може да бъде поставян в привилегировано положение спрямо тях от управителя на инфраструктурата, който експлоатира и процесното обслужващо съоръжение с всички негови елементи, а отношенията между двата субекта във връзка с извършените дейности следва да се уредят по правилата на облигацията.

Следва също да се отбележи, че трайното ползване чрез лизинг или наем на обслужващо съоръжение или част от него за определен период от време от конкретно железопътно предприятие се осъществява само при условията на чл. 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, възпроизведени и в чл. 17, ал. 11 от Наредба № 41/27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41/27.06.2001 г.), каквито не се твърди и не се установява да са налице или да е иницирирана процедура в този смисъл от ДП НКЖИ.

От приложената по преписката и посочена по-горе писмена кореспонденция, изходяща от „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „Евроинженеринг“ ЕООД и ДП НКЖИ, се установява, че след постъпило за пръв път на 27.11.2024 г. в Централно управление на ДП НКЖИ писмено искане от жалбоподателя за осигуряване на достъп и използване на общото разтоварище за насипни товари, което искане фактически не е удовлетворено поради заемането на съоръжението от складирания пясък, макар и с писмо от м. януари 2025 г. ДП НКЖИ да е изразило формално съгласие за ползването му, са последвали множество разговори, срещи и писма с цел постигане на приемливо за засегнатите страни разрешение във връзка с освобождаването на естакадата и предоставяне на достъп на жалбоподателя за извършване на товаро-разтоварни работи с транспортирания от него за „Кнауф Марица“ суров гипс, внос от Република Турция, но безрезултатно. С оглед невъзможността да ползва съоръжението на гара Стара Загора „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД междуременно е отправял товара си до друга гара – с. Любеново, чиято площадка не разполага с необходимото съоръжение за разтоварване на

насипни товари и при риск от увреждането му със съответните неблагоприятни икономически и репутационни последици за превозвача.

В тази връзка ИАЖА извърши преглед (в съдържанието на РД 2024-2025 и технологиите на гарите, публично достъпни на страницата на ДП НКЖИ, както е посочено по-горе) на наличните обслужващи съоръжения за насипни товари, идентични или сходни с процесното съоръжение на гара Стара Загора, при което констатира, че от железопътните гари на територията на Южна България единствено в гара Чирпан е наличен изтеглителен коловоз с естакада (раздел I, т. 19), видно от предоставената от ДП НКЖИ технология на гарата, одобрена инж. Валентин Кънчев, директор на поделение „УДВ И К“ – ДП „НКЖИ“ на дата 07.12.2011 г., но по информация, предоставена от жалбоподателя „БМРК“ ЕООД в хода на проверката, тази алтернатива е крайно икономически и оперативно неизгодна за превозвача и поради тази причина - неприложима. Описанието на двете съоръжения в представените технологии на гара Стара Загора и гара Чирпан не позволява да се извлече еднозначен извод за идентичност на техническите им параметри и възможности, респ. равностойни ли са те за обслужване на заявените от жалбоподателя потребности с оглед техническите изисквания към съоръжението.

Продължавайки да поддържа искането си да му бъде осигурен достъп до обслужващото съоръжение на гара Стара Загора, на 05.03.2025 г. в 13.30 часа „БМРК“ ЕООД подава Заявка № 5 за извършване на маневра с влак № 83690, престояващ на коловоз 16 до естакадата, като според данни на заявителя заявката е подадена с цел разтоварване на суров гипс, с който са били натоварени вагоните и същите са престоявали в гара Стара Загора от 02.03.2025 г. (последното обстоятелство не се оспорва от управителя на железопътната инфраструктура и се потвърждава в писмо изх.рег. № ЖИ-10361/26.03.2025 г.).

От предоставените в хода на проверката писмени доказателства (2 бр. заявки за извършване на маневри до коловоз 41 Г – и двете от 05.03.2025 г., План за извършване на маневра обр. II-39 от 05.03.2025 г. и Натурен лист) е видно, че на същата дата в 07.20 часа е подадена заявка № 37 на „Евроинженеринг“ ЕООД да се извадят 7 (седем) вагона с описани в заявката номера от коловоз 42 от гърбица и се подадат на естакадата в товарна гара, като според цитираните документи и писмо рег. № ЖИ-10361/26.03.2025 г. на ДП НКЖИ заявката е изпълнена съгласно посоченото в нея искане, а заявката на жалбоподателя не е удовлетворена. Писмен отказ за изпълнение на заявката не е формулиран, като е отправено устно уведомление, че съгласно Правилата за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт от 2020 г. (вероятно се визират Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, одобрени през 2020 г., посл.изм. 2024 г.) постъпилите заявки се обработват и приемат по реда на постъпването им и заявката на „Евроинженеринг“ ЕООД като първа по време е обработена, а заявката на жалбоподателя може да се приеме след удовлетворяване на първата. Не се твърди и няма данни, че е проведена процедура по координация на заявките между превозвачите съгласно чл. 10 от Регламент за изпълнение (ЕС)2017/2177, както и че на жалбоподателя е предлагана осъществима алтернатива, ако такава съществува, няма данни и такава да е проучвана.

От описаната по-горе Справка за извършени маневри на коловоз 41Г в товаро-разтоварен парк за периода от м. май 2024 г. до 14.03.2025 г., писмо с рег. № ЖИ-19884/16.06.2025 г на ДП НКЖИ и представени с него Заявка № 47 от 08.05.2025 г., 05.30 часа от „Евроинженеринг“ ЕООД за извършване на маневра с влак № 88691 и План за маневра обр. II-39 от същата дата се установява, че локомотивът на „Евроинженеринг“ ЕООД е изваден от коловоза на 11.03.2025 г., а установените на коловоз 41Г-естакада от „Евроинженеринг“ ЕООД 7 бр. вагони са извадени от естакадата и са отправени към гара Калитиново на 08.05.2025 г.

Относно заявките за достъп на двамата превозвачи от 05.03.2025 г. и тяхното обработване от управителя на железопътната инфраструктура от писмо изх. № ЖИ-10361/24.03.2025 г. на ДП НКЖИ до ИАЖА се установява, че дори и формално заявката за достъп до коловоз 41Г, чрез който се достига до естакадата и с каквато цел именно тя е подадена, да би била удовлетворена, то заявителят не би могъл реално да я използва за разтоварване на насипен товар, т.е. по предназначение, тъй като площта под нея е заета със складирания от „Евроинженеринг“ ЕООД

пясък, който пречи на разтоварването на друг насипен материал. Същите обстоятелства са потвърдени и пред „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в проведената между дружеството и ДП НКЖИ писмена кореспонденция преди депозиране на жалбата.

По данни на жалбоподателя три дни преди това той е уведомил служители на ДП НКЖИ и е заявил желание да организира за своя сметка преместване на пясъка встрани от естакадата, за да може да се ползва тя по предназначение, но доколкото намерението е останало нереализирано, а твърдението за въпросното обстоятелство изхожда само от този източник и административният орган не установи други данни, които до го потвърждават, не може да приеме, че същото безспорно се е осъществило, макар и да са налице индиции за това. Липсата на сигурни данни за това обстоятелство обаче не накърнява възможността за пълно и всестранно изясняване на всички релевантни за случая обстоятелства и вземането на решение въз основа на тях и законовите разпоредби.

Съгласно чл. 1 от ЗЖТ цитираният нормативен акт определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и използване на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозните услуги в съответствие с международните договори и споразумения, по които Република България е страна.

Със същия закон Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) е определено за управител на железопътната инфраструктура с нормативно установен основен предмет на дейност (чл. 10 от ЗЖТ) и задължения във връзка с ползването и управлението на предоставеното ѝ имущество - публична и частна държавна собственост, включително обектите на железопътната инфраструктура, които следва да стопанисва и управлява съобразно предназначението ѝ за нуждите, за които е предоставена (чл. 3, ал. 3 от ЗЖТ).

По отношение на задълженията на управителя на железопътната инфраструктура за управление, поддръжка и експлоатация на обектите на железопътната инфраструктура, както и по отношение на достъпа до тях, включително когато той е и оператор на обслужващи съоръжения, приложими са и разпоредбите 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), Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, редица подзаконовни нормативни актове, както и актове, издавани от самия управител на железопътната инфраструктура по силата на законова делегация (обсъдени на съответните места в текста съгласно относимостта им).

Не е спорно, че дружествата „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД (жалбоподателят) и „Евроинженеринг“ ЕООД са лицензирани железопътни предприятия – превозвачи, предоставящи услуги за железопътен превоз на товари, които съгласно разпоредбата на чл. 31, ал. 2 ЗЖТ имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия.

От друга страна, в корелация с това им право се намира нормативно установеното задължение на ДП НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура и същевременно оператор на експлоатираните от него обслужващи съоръжения, които са публична държавна собственост, да осигурява ефективното му упражняване при предписаните условия, което задължение включва не само определянето в съответните документи (Референтен документ на железопътната мрежа с приложения и други издавани от него актове, предписани от нормативната уредба) на условия за достъп, които са справедливи и недискриминационни, а и фактически да изпълнява задълженията си по управление и експлоатация на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения така, че този достъп да бъде и реално осъществяван при същите условия.

Съгласно дефиницията на § 1, т.1 от ДР на ЗЖТ (в относимата към казуса част) „**Обекти на железопътната инфраструктура**“ са всички железни пътища и стационарни

съоръжения, без тези по чл. 2, необходими за движението на железопътните возила и за сигурността на движението, **включително железопътните линии и прилежащите и принадлежащите към тях терени** и пожарозащитни пояси; изкуствените съоръжения - мостове, тунели, надлези, подлези и съоръжения за предпазване от лавини и падащи камъни, както и други защитни съоръжения; **горното строене на железния път - релси, траверси, релсови скрепления, стрелки и баластова призма; железопътните прелези и техните съоръжения; коловозното развитие на посредните, участъковите, разпределителните, пътническите и товарните гари, пероните и товароразтоварните рампи към тях...**", а съгласно § 1, т.2а „Елемент“ е функционално обособена част от обект на железопътната инфраструктура.

Така и според Приложение I на Директива 2012/34/ЕС „Железопътната инфраструктура се състои от следните елементи, при условие че те съставляват част от постоянния път, **включително обслужващите странични коловози**, но с изключение на линиите, разположени в железопътни ремонтни заводи, локомотивни депа и частни отклонителни линии или странични коловози: ... “.

В унисон с горепосочените актове в чл. 21. ал. 1 от Наредба № 58/02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, посл. изм. ДВ, бр. 63 от 25.07.2023 г., (по-нататък само Наредба № 58/02.08.2006 г.) като постоянни съоръжения от железопътната инфраструктура, осигуряващи железопътните превози, са определени (в т. 1 и т. 4): **железният път и изкуствените съоръжения; съоръженията, устройствата и обектите за осъществяване на пътническа, товарна и други експлоатационни дейности.**

Идентична дефиниция се съдържа и в чл. 25 от Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (част от РД 2024-2025 чрез препращане), според т. 1 и т. 4 на който **основните обекти, съоръжения и системи на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ са: Железен път; Съоръженията, устройствата и сградите, необходими за осъществяване на пътническата, товаро – разтоварна и друга експлоатационна дейност.**

Съгласно § 1, т. 48 от ДР на ЗЖТ (съответстващ на чл. 3, § 11 от Директива 2012 /34/ЕС) „Обслужващо съоръжение“ е инсталацията, **включително теренът, сградата и оборудването, която е специално изградена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от следните услуги: а) осигуряване на достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения: дд) съоръжения за поддръжка; ее) други технически съоръжения; ии) съоръжения за зареждане на гориво; в) спомагателните услуги, които могат да включват: вв) технически преглед на подвижния състав.** Идентична е и дефиницията по § 1, т.18 от ДР на Наредба № 41/27.06.2001 г.

В контекста на цитираната в настоящото решение правна уредба, издадените въз основа на нея актове от ДП НКЖИ (Технология на гара Стара Загора и РД 2024-2025) и събраните доказателства административният орган приема, че процесното съоръжение представлява съоръжение (обект) на железопътната инфраструктура, находящо се Товаро-разтоварен парк на експлоатационен пункт „гара“ Стара Загора по смисъла на чл. 57, ал.1 от Наредба № 58/02.08.2006 г., в което коловоз 41Г, по който се осъществява достъпа до товаро-разтоварното съоръжение „естакада“ има характеристиките на елемент от железопътната инфраструктура с оглед обстоятелството, че е част от коловозното развитие на гарата, а именно страничен обслужващ коловоз по смисъла на Приложение I на Директива 2012/34/ЕС и товаро-разтоварен (с оглед на свързаността и предназначението си да обслужва достъпа до специално изграденото товаро-разтоварно съоръжение за обработка на насипни товари) по смисъла на чл. 61, ал. 1, т.8 от Наредба № 58/02.08.2006 г., а естакадата има характеристиките на обслужващо съоръжение.

С оглед обстоятелството, че двата елемента са неразривно свързани (физически и функционално) и достъпът до естакадата с железопътен състав се осъществява единствено по

коловоз 41Г, цялостно комплексът ще бъде третиран като обслужващо съоръжение предвид и отредената му функция, при същевременно съобразяване и на спецификите на съставлящите го елементи, когато те са подчинени на различна регулация, включително по отношение на задълженията за експлоатация, поддръжка и други дейности.

В тази връзка и при отчитане на отбелязаното по-горе различие в определянето на вида на коловоза от ДП НКЖИ в Приложения № 7.3.4.1 и 7.3.5 Към РД 2024-2025 (като гаражен) и в Технология на гара Стара Загора (като естакада, предвид функционалната му връзка с това техническо съоръжение), ИАЖА не споделя и намира за неоснователни възраженията на „Евроинженеринг“ ЕООД, че тъй като съоръжението не е описано в Приложение 7.3.4.1 като обслужващо съоръжение за товаро-разтоварни дейности и за него не е изготвено описание съгласно разпоредбата на чл. 4 от Регламент за изпълнение (ЕС)2017/2177, то не е имало и не съществува и понастоящем пречка да го ползва по установения при проверката начин, а именно за трайно складиране на откритата площ под естакадата на насипен материал – пясък срещу съответно заплащане на управителя на инфраструктурата (с уточнението, че съгласно издадените фактури, приети от превозвача, доколкото вземанията по тях са били предмет на прихващане с двустранни протоколи, подписани с ДП НКЖИ, сумите са начислявани не съгласно редовно определени такси и цени по ценова листа - ценоразпис на управителя на инфраструктурата, както се твърди в становището, а като обезщетение за неоснователно ползване на заетата площ).

На първо място, независимо от факта, че в Приложенията към РД 2024-2025 липсва описание на обслужващото съоръжение, а в Приложение 7.3.4.1 коловоз 41Г е описан като гаражен, за което административният орган ще вземе и изрично отношение в решението, то РД не е единственият нормативно установен и публично достъпен документ, от който превозвачите могат да черпят информация за наличните съоръжения на железопътната инфраструктура и за целите на нейното добросъвестно използване за осъществяване на дейността по железопътен транспорт се осведомяват и от други равностойни по съдържание източници.

Така съгласно чл. 60, ал. 1 от Наредба № 58/02.08.2006 г. (относима по силата на чл. 2, ал. 1, т. 2 и към железопътните предприятия, каквото несъмнено представлява и „Евроинженеринг“ ЕООД като лицензиран превозвач) организацията и редът за работа в експлоатационните пунктове се определят с технология, съставена по условия и ред, определени от управителя на железопътната инфраструктура, като съгласно ал. 2 всяка промяна на организацията и реда за ползване на техническите средства в експлоатационните пунктове се отразява в технологията. Същата наредба предвижда и издаването от управителя на железопътната инфраструктура на правила за експлоатацията на железопътната инфраструктура, въз основа на което предвиждане са издадени Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на НКЖИ от 2020 г., посл. изм. 2024 г. (ПТЕЖИ на ДП НКЖИ), представляващи част от РД 2024-2025 чрез препращане (Глава 6 „Операции”, т. 6.2.). С оглед изложеното и доколкото в цитираните нормативни разпоредби и ПТЕЖИ на ДП НКЖИ се съдържа изрично позоваване на технологията на гарата, следва да се приеме, че същата съдържа правила, ред и организация на работа, задължителни и за железопътните предприятия, включително „Евроинженеринг“ ЕООД, както и обвързваща информация, която следва да се счита по силата на установеното препращане за част от публичната информация в РД 2024-2025.

Както бе посочено и по-горе в решението, на интернет страницата на ДП НКЖИ са публикувани Технологии на всички гари, включително на Гара Стара Загора, издадени именно въз основа на цитираните разпоредби и ПТЕЖИ на ДП НКЖИ и в нея коловоз 41Г, находящ се в Товаро-разтоварен парк, еднозначно е определен като „естакада” предвид функционалната му връзка, при това единствена, с техническото съоръжение, предназначено за товарене и разтоварване на насипни товари, която технология до промяната си по реда на чл. 60, ал. 2 от горепосочената наредба също определя организацията в експлоатационния пункт и реда за ползване на наличните в него технически средства. В технологията на гарата са описани и техническите параметри и възможности на съоръжението.

Нещо повече, сам железопътният превозвач е разтоварил на същото съоръжение насипен товар – пясък през м. май 2024 г., поради което и фактически при тази операция го е ползвал точно с предназначението съгласно Технологията на гарата, т.е. с оглед конкретните обстоятелства в случая не би могло да се приеме, че за него е било неизвестно това предназначение и е действал добросъвестно и съобразно предписанията на ЗЖТ при изпълнение на превозната си дейност, като с неотстраняването на товара в продължение на продължителен период от време – около 1 (една) година и ползване на площта под естакадата като открита складова площ, е възпрепятствал останалите превозвачи да я ползват със същото предназначение, с което я е ползвал и той самият първоначално при доставката и разтоварването на насипния материал.

Извън горното, независимо какво е предназначението на коловоз 41Г и естакадата, образуващи функционално и физически свързан комплекс - за гараж или за товаро-разтоварни дейности съгласно описанията в различните документи, то със сигурност не е обозначено и за трайно ползване като открита складова площ в нито един от тях, поради което разкритият от доказателствата по преписката начин на ползване на съоръжението и прилежащата му площ от страна на „Евроинженеринг“ ЕООД именно по този начин отново се явява в нарушение както на посочените в Приложение 7.3.4.1 към РД 2024-2025, така и в Технология на гарата условия, с което и накърнява правото на справедлив и равнопоставен достъп на всички останали заявители.

В допълнение към горното, няма как превозвачът „Евроинженеринг“ ЕООД да не е узнал в продължение на целия период на ползване за предназначението на съоръжението като такова за извършване на товаро-разтоварна дейност и за заявения интерес за ползването му за същата дейност от други железопътни превозвачи, тъй като двукратно е поканен от ДП НКЖИ да освободи заетата площ под естакадата от складирания пясък, което не е сторил и към датата на извършване на проверката на място от представители на ИАЖА, а и изрично писмено е отказал да го стори в по-ранен момент, позовавайки се на правото си да го ползва, както и останалите превозвачи.

Действително, този превозвач има право по закон да се ползва от същите права, както и всички останали, извършващи железопътен превоз на товари, но в случая, предвид изложените съображения, основани на доказателствата по преписката и установеното от съдържанието им трайно и непрекъснато заемане на съоръжението за дейност, за каквато то не е предназначено, очевидно не се касае за равнопоставено, а за превратно упражняване на мними права (при това за изключително продължителен период от време), доколкото ползването на съоръжение извън неговото предназначение и в разрез с установените в ЗЖТ правила не представлява уредено и защитено от закона право.

Събраните в производството доказателства сочат, че съоръжението в действителност е ползвано от „Евроинженеринг“ ЕООД за товаро-разтоварна дейност само през м. май 2024 г., когато е и заета площта под естакадата с разтоварения пясък, като същевременно опровергават твърдението му в становището по жалбата, че ползва площадката за товаро-разтоварни дейности, което отнесено към почти едногодишния процесен период и естеството на тези дейности предполага многократно доставяне и разтоварване на насипен материал, както и вдигането на товара (извозването му от превозвача или получател) в разумен срок според вида и количеството на товара или в краен случай обработването му по начина и в сроковете по Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен транспорт (чл.10) - както от справките за ползването на съоръжението през периода от м. май 2024 г. до 14.03.2025 г., така и от документите, съставени за периода след тази дата - до 09.05. 2025 г., е видно, че с изключение на маневрата на 05.03.2025 г., извършена с 7 бр. празни вагони от 42-ри коловоз на естакадата в товарна гара, (заявка № 37, Натурен лист и План за маневра от същата дата), извеждането на локомотива на „Евроинженеринг“ ЕООД на 11.03.2025 г. и последващото извеждане на вагоните от гарата (на 08.05.2025 г., непосредствено преди проверката на място на служители на ИАЖА), други заявки за ползване на съоръжението за товаро-разтоварна дейност от страна на превозвача

не са подавани и не са изпълнявани, т.е. след първоначалното разтоварване пясъкът е останал складиран там, включително и към 09.05.2025 г.

При знанието на горните обстоятелства от страна на превозвача „Евроинженеринг“ ЕООД, заявената позиция на отказ за освобождаването на съоръжението, включително за ползване от друг превозвач за извършване на еднократна товаро-разтоварна дейност с насипен товар, за което е уведомен, а дори в контекста на заявеното намерение за продължаващото му непрекъснато ползване до края на 2027 г. поради сключени договори с контрагенти, за административния орган е несъмнен изводът, с оглед и на всички останали съвкупни доказателства, събрани в производството, че по този начин друг лицензиран железопътен превозвач – жалбоподателят „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, е увреден по смисъла на чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ, както и че се увреждат правата на всички останали превозвачи, които биха могли да заявят ползването на съоръжението в своята дейност, чрез предварителното и трайно възпрепятстване на достъпа им до него.

Тази констатация се отнася и за предприетите на 05.03.2025 г. действия с железопътен състав по Заявка № 37/05.03.2025 г., 7.20 ч (описани по-горе в решението) на „Евроинженеринг“ ЕООД, които съвместно с действията и на ДП НКЖИ са довели допълнително до възпрепятстване на достъпа на жалбоподателя до коловоз 41Г, обслужващ естакадата за разтоварване на насипни товари и до самата естакадата. От описаните по-горе писмени доказателства, се установява, че за извършване на маневрата по Заявка № 37 е изготвен План за маневра (Обр. П-39) от дежурен ръководител движение с начален час 07:30 и продължителност на маневрата 60 минути.

След връчване на плана за маневра дежурният ръководител движение е предприел действие чрез маршрутно-релейна централизация (МРЦ) по осигуряване придвижването на маневрения състав от 42-ри коловоз към 20-ти коловоз, който съгласно Технологията на гара Стара Загора се намира в приемно-предавателна площадка и е с предназначение „маневрен“. Придвижването на състава от 20-ти коловоз до естакадата на 41-ви глух коловоз се ръководи от ръководителя на маневрата на „Евроинженеринг“ ЕООД.

Както вече бе упоменато, според чл. 4, ал. 2 от Наредба № 58/02.08.2006 г., редът и организацията на работата, установени в експлоатационните пунктове, са задължителни за всички ползватели (превозвачи, товародатели, пътници и предприятия, извършващи строителни и/или ремонтни работи, и др.) на железопътната инфраструктура, а те от своя страна съгласно чл. 60, ал. 1 от същата наредба се определят именно в обсъдената по-горе и публично достъпна Технология на гарата, към която препращат и Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на НКЖИ от 2020 г., посл. изм. 2024 г. (ПТЕЖИ на ДП НКЖИ).

Съобразно с горното се налага извод, че по неясни за административния орган причини, въпреки че не възнамерява фактически да осъществява товаро-разтоварна дейност (доколкото се касае за маневра и установяване на празни вагони, престояващи на гара Стара Загора в очакване на ремонт), „Евроинженеринг“ ЕООД е заявил изваждане на вагоните от 42-ри коловоз (предназначен според технологията на гарата, заедно с коловоз 41 – различен от 41Г, за престой на вагони за ремонт) и е заявил придвижването им именно на коловоз 41Г естакада, макар и предназначението на този коловоз да не съответства на целта на заявката, а отделно от това, гарата разполага според Приложение 7.3.4.1 на РД 2024-2025 и технологията с общо 11 коловоза за гариране в Товаро-разтоварен парк и още 3 коловоза в Общо разтоварище. В тази връзка следва да се има предвид, че наименованието на коловозите и тяхното групиране в паркове и райони, съответно и тяхното ползване, се извършва според класификацията по чл. 61 от Наредба № 58/02.08.2025 г. и предназначението им в зависимост от характера на работата, техническите им характеристики, вида на съоръженията и начина на обслужване.

В контекста на съществуващите към този момент фактическа обстановка и спор във връзка с начина на ползването на съоръжението от страна на „Евроинженеринг“ ЕООД, установени и от административния орган в хода на настоящото производство, наред с установената липса на реална необходимост от ползването именно на естакадата, за да се установят на гараж празни вагони, престояващи за ремонт, при наличието в гара Стара Загора

на специализирани за целта, а и на други гаражни коловози без тясна специализация, тези действия на превозвача „Евроинженеринг“ ЕООД (продължили до 08.05.2025 г.), противно на заявеното в становището по жалбата обективират, че не е целял с конкретната заявка да получи услуга, предлагаща се чрез естакадата, до която е поискал достъп, а единствено да възпрепятства допълнително единствения достъп до нея на други заявители, включително на жалбоподателя, респ. в случай, че същите подадат заявки за ползването му по предназначение, да се създаде формално основание за отхвърлянето им с оглед поредността на подаването и удовлетворяването на заявките. Действително, наличието на такава цел е оспорено, но предвид съдържанието на всички събрани в тази връзка доказателства и естеството на предприетите и външно изявени действия, изводът се налага еднозначно. Дори и да се приеме, че цел за увреждане чрез възпрепятстване на правото на достъп на други превозвачи до съоръжението да не е налице, то обективно такова допълнително възпрепятстване и увреждане несъмнено са осъществени при описаните по-горе фактически обстоятелства.

С оглед изложеното, ИАЖА намира, че и тези действия на превозвача „Евроинженеринг“ ЕООД попадат в обхвата на разпоредбата на чл. 116, ал. 5, предл. първо от ЗЖТ и засягат увреждащо правата на останалите железопътни превозвачи, включително на жалбоподателя за достъп до елементи на железопътната инфраструктура и обслужващо съоръжение със специфично предназначение за разтоварване на насипни товари, а с това – и нормалното осъществяване на стопанската им дейност.

По отношение на съдържащия се в жалбата сигнал за движение по железопътната инфраструктура на нерегистрирани в Европейския регистър на возилата (EVR) возила (вагони с шаблонирани номера 315208180747, 315208180291 и 315208180671), собственост на „Евроинженеринг“ ЕООД, проверката установи, че същите не са вписани в цитирания регистър, като с оглед необходимостта от допълнително събиране на доказателства и изясняване на обстоятелства във връзка с движението и експлоатацията им в рамките на самостоятелна проверка извън основния предмет на настоящото производство, материалите по тази част от преписката се отделят в отделно производство, в което административният орган ще се произнесе със самостоятелно решение.

По отношение на оплакването в жалбата за извършени и от ДП НКЖИ действия и бездействия, с които жалбоподателят е третиран несправедливо и неравнопоставено в сравнение с друг железопътен превозвач и неоснователно му е отказано право на достъп до обект на железопътната инфраструктура, публична държавна собственост, с което е увреден, тъй като изпада в невъзможност да изпълнява поетите задължения за железопътен товарен превоз, административният орган намира следното:

Съгласно чл. 7, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ ИАЖА контролира достъпа до железопътната инфраструктура, до обслужващите съоръжения и до услугите, предоставяни в тях, като достъпът се предоставя от управителя на железопътната инфраструктура, включително и до обслужващите съоръжения, ако той осигурява експлоатацията им.

Основополагащ принцип при формулиране на разпоредбите в ЗЖТ, Директива 2012/34/ЕС и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, регулиращи взаимоотношенията между управителите на железопътната инфраструктура, операторите на обслужващите съоръжения и железопътните предприятия, включително лицензираните превозвачи на железопътен товар, е предоставянето на достъп на правоимащите субекти до инфраструктурните обекти, и в частност до обслужващите съоръжения, при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия, който принцип е намерил отражение в значителна част от разпоредбите на посочените актове и по-специално е открит в чл. 31, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 10 и чл. 13 от Директива 2012/34/ЕС, както и в преамбюла и почти всички текстове от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177.

Горното налага да бъдат разгледани по отношение на жалбоподателя всички упоменати критерии, относими към съдържанието на посочения принцип за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура и обслужващото съоръжение, експлоатирано от ДП НКЖИ, за да се установи тяхното спазване или нарушаване.

По отношение спазването на критериите за равнопоставеност и прозрачност при определяне в съответните актове и договори на условията за достъп до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения жалбоподателят не твърди те да са нарушени, което обстоятелство служебно установи при проверката си и административният орган.

По отношение обаче на реалното осигуряване на достъп на превозвача до процесното обслужващо съоръжение при спазване на горепосочения принцип, и по-специално относно равнопоставеността като негов елемент, се установи, че нарушение е налице.

Видно от обсъдените по-горе доказателства, в продължение на повече от 6 (шест) месеца от датата на съставяне на първия констативен протокол от ЖПС-Пловдив (14.05.2024 г.) за неоснователно ползване на заетата от „Евроинженеринг“ ЕООД площ до отправяне на първа покана за освобождаването ѝ (19.11.2024 г.), както е описано по-горе, ДП НКЖИ в качеството си на субект, управляващ и експлоатиращ железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, поради което си качество и задължен да извършва тези дейности по начин, съответстващ на предназначението им и осигуряващ достъп на всички заинтересовани лицензирани превозвачи при недискриминационни и справедливи условия, е бездействало и не е предприело каквито и да било стъпки за преустановяване ползването на съоръжението като открита складова площ за насипни товари от страна на „Евроинженеринг“ ЕООД, което логично е довело и до невъзможността то да бъде ползвано по предназначение от други заявители, включва жалбоподателя.

В тази връзка не се възприема безрезервно тезата на ДП НКЖИ, че не разполага с възможности за въздействие, поради което се обръща към ИАЖА за съдействие (едва след постъпване на писмен сигнал през м. януари 2025 г. от страна на засегнатия превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД) с оглед осигуряване на равнопоставен достъп на всички заявители до съоръжението.

Преди всичко следва да се изтъкне, че задължението за осигуряване на равнопоставен достъп на заявители до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения е именно на ДП НКЖИ, а не на регулаторния орган, който съобразно законовите разпоредби упражнява контрол по спазването на това задължение на държавното дружество и на следващо място хронологията на описаната в решението фактическа обстановка установява, че вместо предприемане на своевременни действия, насочени към привеждане на съоръжението в състояние за използването му по предназначение, т.е. още при първоначалното установяване, че то се ползва без основание и за цел, отклоняваща се от описаната му функция както в Технология на гарата, така и в Приложенията към РД 2024-2025, ДП НКЖИ единствено е съставяло поредица от констативни протоколи за неоснователно ползване (от 14.05.2024 г. до 31.03.2025 г. включително), издавало е фактури на същото основание и едва през м. ноември 2024 г. с поканата към „Евроинженеринг“ ЕООД е предприето първо действие, насочено към освобождаване на съоръжението.

Следва да се отбележи във връзка и с посочените по-горе писма от ДП НКЖИ до ИАЖА, в които се заявява, че „Евроинженеринг“ ЕООД владее без правно основание площ от 800 кв.м под естакадата на 41Г коловоз на гара Стара Загора, стопанисвана от ДП НКЖИ и се иска предприемане на мерки от страна на ИАЖА, че макар и специалната нормативна уредба да съдържа административна регулация на определени аспекти от взаимоотношенията между железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата, то значителна част от тях се регулират от нормите на търговското и облигационното право, доколкото тези субекти представляват и търговски дружества, намиращи се и в договорни отношения помежду си, а материалната компетентност на контролния орган не се разпростира върху всички възможни проявни форми на тези взаимоотношения, поради което управителят на железопътната инфраструктура е следвало да прецени какви точно адекватни спрямо действащото законодателство и предвидените в него възможности мерки да предприеме, включително, ако е налице спор за владене без правно основание на част от имот, предоставен за управление и експлоатация на държавното предприятие, което не е сторил и с бездействието си е допуснал в близо едногодишен период съоръжението да се заема и ползва само от един железопътен

превозвач като склад за открито съхранение на насипен товар – пясък, което не съответства на предназначението му за извършване на товаро-разтоварни дейности, с което и се възпрепятства правото на достъп до него при равнопоставени и справедливи условия на всички останали заявители, в това число и на жалбоподателя.

Както бе посочено по-горе, трайното ползване чрез лизинг или наем на обслужващо съоръжение или част от него за определен период от време от конкретно железопътно предприятие се осъществява само при условията на чл. 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, но контролният орган не установи да е иницирана и проведена процедура в този смисъл от ДП НКЖИ, поради което и ползването на процесното съоръжение за цели извън неговото предназначение и в противоречие с предвидения за това ред, се явява нарушение на законово вменените задължения на управителя на железопътната инфраструктура по чл.3, ал.3 от ЗЖТ, което рефлектира пряко и при изпълнение на задълженията му да предоставя достъп на лицензираните превозвачи до обектите на железопътната инфраструктура и отделните елементи от тях, включително обслужващите съоръжения, които експлоатира, при равнопоставени и справедливи условия и то именно съобразно предвидените им в съответните актове функции и предназначение.

В тази връзка не се споделя също и заявеното декларативно твърдение на ДП НКЖИ, че не е разрешавал трайно ползване на съоръжението за складиране на насипен материал от страна на „Евроинженеринг“ ЕООД, тъй като административният орган обърна внимание на посоченото в издадените от ДП НКЖИ – ЖСП Пловдив през периода от 14.03.2025 г. до 31.03.2025 г. констативни протоколи и в писмо изх. № 1320/19.11.2024 г. до „Евроинженеринг“ ЕООД обстоятелство, че имотът се ползва без основание, поради което за това се дължи обезщетение по чл. 236 от Закона за задълженията и договорите. От текста на цитираната разпоредба е видно, че тя регламентира обезщетение за продължаващото ползването на наета вещь след прекратяване на договора за наем и при противопоставяне на ползването от страна на наемодателя, което индицира, че в случая поне за издателя на документите такова правоотношение е съществувало, но прекратено и след прекратяването му наемателят е продължил да ползва вещта, въпреки противопоставянето му.

Т.е. установяват се косвени доказателства (наред с констатираното и описано по-горе обстоятелство за разчистване и подготовка на терена от страна на „Евроинженеринг“ ЕООД, ведно с данните, че съоръжението не е ползвано дълго време преди това, макар и изправно и неизвеждано от експлоатация), че в действителност отношенията между ДП НКЖИ и „Евроинженеринг“ ЕООД първоначално може и да са възникнали и да се развили на плоскостта на наемния институт при заобикаляне на условията по чл. 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 и реда по чл. 15 от ЗЖТ, но тази констатация е само отчасти релевантна за предмета на настоящото производство, доколкото ИАЖА не разполага с компетентност да преценява облигационните отношения между участниците в железопътните превози.

Няма пречка обаче предприетите от тях действия да бъдат преценявани и тълкувани по съдържание в настоящото производство в контекста на начина на ползването на обектите на железопътната инфраструктура и условията за достъп до тях на всички правоимащи субекти, които следва да съответстват на законовите изисквания, а ако същите действия и резултатите от тях сочат на начин на ползване, противоречащ на задължението на управителя на железопътната инфраструктура да осигурява равнопоставен и справедлив достъп за ползване на експлоатираните от него съоръжения от всички потребители, то те следва да бъдат отбелязани и отчетени в степен, съответстваща на контролните правомощия и в рамките на предоставената на ИАЖА материалната компетентност по чл. 116, ал. 5, предл. първо от ЗЖТ, доколкото законът не предопределя и не ограничава действията, бездействията и въобще начините и проявите форми, с които даден заявител може да бъде увреден или третиран несправедливо и дискриминиращо.

Административният орган намира също, че и предприетите от ДП НКЖИ действия на 05.03.2025 г. по приемане и изпълнение/неизпълнение на заявките на двамата лицензирани превозвачи „Евроинженеринг“ ЕООД и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД са в нарушение на вече

посочените му законово установени задължения и чрез тях допълнително неправомерно е ограничен достъпът на жалбоподателя до процесното съоръжение, поради което и не приема дадените в тази връзка пояснения в становището по жалбата, по следните съображения:

Без да се преповтарят детайлно вече описаната в решението фактическа обстановка, развила се на 05.03.2025 г. и приложимите към нея нормативни разпоредби, заслужава да се отбележи, че управителят на железопътната инфраструктура и експлоатиращ обслужващите съоръжения при подаване на заявка има право съгласно разпоредбите на чл. 8 и сл. от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 (което в ущърб на жалбоподателя не е упражнил) да прецени дали същата съответства на установените изисквания, както и на организацията, реда за работа и за ползването на техническите средства в експлоатационния пункт, определени в издадените от самия него актове, включително ПТЕЖИ на ДП НКЖИ и Технология на гарата и да поиска допълнителна информация преди нейното одобрение и изпълнение, като се ръководи от съдържанието на заявката, целта на поискания достъп и предназначението на обслужващото съоръжение, като по този начин се гарантира съответствие между целта на ползването (предназначението) на съответния елемент от инфраструктурата или обслужващото съоръжение и подадената заявка, съответно, че няма да се допусне ползването на обектите на инфраструктурата по начин, несъвместим или противоречащ на предназначението и функциите им, което би нарушило предвидимостта, редовността и сигурността на железопътните превози и свързаните с тях дейности, а междувременно по тази причина последващи по време заявки на превозвачи за достъп до същото съоръжение да останат неудовлетворени, макар и от съдържанието им да е видно, че съответстват на предназначението на съоръжението.

Според заявената в становището по жалбата позиция на ДП НКЖИ влак № 83690 с 23 вагона (описаният в жалбата) на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД е пристигнал на 02.03.2025 г. в 18.30 часа, но заявка за подаването на вагоните на 41-ви глух коловоз на естакадата в товаро-разтоварния парк на гарата в този момент не е подадена (подадена е по-късно, на 05.03.2025 г. в 13.30 часа), а е можело да бъде удовлетворена, с изричното уточнение, че дори и да е била удовлетворена, то този превозвач не би могъл да ползва площадката под естакадата поради това, че още не е била освободена от товара на „Евроинженеринг“ ЕООД, т.е. на практика формално заявката би била одобрена за изпълнение, но реално не би могла да бъде удовлетворена, тъй като дружеството не би могло да разтовари вагоните чрез предназначения за целта съоръжение. Като причина тя да не бъде изпълнена на 05.03.2025 г. същевременно се сочи, че за достъп до същия коловоз е изпълнена подадена по-рано през деня (в 7.20 часа) заявка на „Евроинженеринг“ ЕООД и управителят на инфраструктурата е действал съобразно поредността на постъпване на заявките.

Видно от изложеното, на ДП НКЖИ е било известно (включително и в контекста на възникналата месеци по-рано конфликтна фактическа обстановка във връзка с ползването на съоръжението), че влакът на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД е приет на гарата на 02.03.2025 г. именно с цел извършване на товаро-разтоварна дейност на естакадата на коловоз 41Г, и въпреки това на 05.03.2025 г. е удовлетворил заявка на „Евроинженеринг“ ЕООД за установяване на 7 бр. празни вагони от коловоз 42 (предназначен според технологията на гарата, заедно с коловоз 41 – различен от процесния 41Г, за престой на вагони за ремонт, с каквато цел се установи да са пребивавали на гарата вагоните на „Евроинженеринг“ ЕООД) на коловоз 41Г (естакада), на който коловоз празните вагони са престояли до 08.05.2025 г., макар че изпълнението на тази заявка е в противоречие с предназначението и функциите на коловоз 41Г, осигуряващ единствен достъп до естакадата за обработка на насипни товари, при това с оглед наличието на още 11 гаражни коловоза в товаро-разтоварния парк на гарата и 3 в общото разтоварище, вместо да предприеме допустими действия по уточнение на заявката, определяне на срок за това (съгласно разпоредбите на цитирания регламент) и респ. определянето на друг подходящ за целта на заявителя коловоз, щом тя очевидно не отговаря на предназначението на съоръжението, достъп до което е поискан или да я откаже по съображения, че поисканият достъп не съответства на предназначението на съоръжението.

Така на практика е приета и удовлетворена незабавно заявка за престой (гараж) на 7 бр. празни вагони, собственост на първия заявител, на единствения коловоз, осигуряващ достъп до естакадата за насипни товари (41Г), вместо да бъде оценена заявката преди одобрение и на заявителя бъде предложен коловоз с подходящо за целта предназначение – за гараж, с каквито гарата е разполагала, а е отказано фактически изпълнението без спазване на предвидената в цитираната по-горе нормативна уредба процедура на заявка на превозвач за разтоварване на насипен товар на същия коловоз, независимо, че именно тя е съответствала на предназначението и на коловоза, и на обслужващото съоръжение. Липсва и писмен мотивиран отказ на заявката, изискуем от разпоредбата на чл. 17, ал. 9 от Наредба № 41/27.06.2001 г., макар и същата да не е изпълнена.

Дори и в становището на ДП НКЖИ по жалбата изрично се подчертава, че и към момента на изготвянето му (26.03.2025 г.) седем вагона на „Евроинженеринг“ ЕООД престояват на 41-ви глух коловоз на естакадата и няма постъпила заявка от дружеството за извършване на маневра с тях и освобождаване на коловоза, което допълнително потвърждава установеното по-горе, че в действителност ДП НКЖИ е допуснало по заявката от 05.03.2025 г. вагоните да бъдат установени на подхода към обслужващото съоръжение за цел, която не е съвместима с предназначението му, с което непосредствено са накърнени правата на останалите заявители на справедлив и недискриминационен достъп до него за продължителен период от време.

Ето защо административният орган приема, че действията на ДП НКЖИ при обработката на заявките на 05.03.2025 г. не съответстват на задълженията му добросъвестно да управлява поверената му инфраструктура и обектите в нея съгласно предназначението им, като осигурява равнопоставен и справедлив достъп на превозвачите за ползването ѝ според конкретните нужди, съобразени именно с предназначението на отделните инфраструктурни елементи и обслужващи съоръжения, както е посочено по-горе в мотивите във връзка с действията на „Евроинженеринг“ ЕООД, а напротив – в своята последователност и при конкретните обстоятелства обективират ясен стремеж към момента на подаване на заявка от втория превозвач да се създаде формално основание за нейното неизпълнение под предлог, че коловозът е зает от първия по време превозвач.

Действително, ДП НКЖИ като управител на железопътната структура е длъжен да съобразява поредността на постъпване на заявките на превозвачите, когато не може да удовлетвори всички (при недостиг например на съответната инфраструктура или запълнен капацитет на конкретно единствено съоръжение), но тази поредност е приложима (и то при спазване на предвидената в Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 процедура по координация, съгласуване и търсене на възможност за удовлетворяване на всяка заявка, преди тя да бъде отказана при съблюдаване на определени прозрачни и недискриминационни критерии за приоритетност), когато се касае за заявяване и необходимост от ползване на идентични по вид дейности, осъществявани на и чрез съответните за целта обекти на инфраструктурата, а не когато заявките очевидно съдържат искане за достъп до съоръжения, които не са предназначени за дейността, която превозвачът ще извършва в експлоатационния пункт и конкретното съоръжение, какъвто е настоящият случай.

В този смисъл се установява еднозначно, че в действителност не е имало реален конфликт на заявки за ползване на един и същ коловоз и съоръжение, доколкото очевидно празни вагони, престояващи в гарата временно в очакване отправяне към гара Калитиново за ремонт, не следва да заемат коловоз, представляващ единствен подход към съоръжение за товаро-разтоварна дейност с насипни товари, поради което и втората заявка, съобразена изцяло с предназначението на обслужващото съоръжение, е останала неизпълнена, но не по обективни и независещи от управителя на железопътната инфраструктура причини, а именно поради съвкупния резултат от извършени от него самия несъобразени със закона действия и бездействия. На практика чрез описаните по-горе действия на първия железопътен превозвач и действията на ДП НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура и експлоатиращ обслужващото съоръжение за обработка на насипни товари на 05.03.2025 г. е създаден изкуствен конфликт между заявките, възпрепятствал неправомерно достъпа на жалбоподателя до съоръжението.

Вярно е, че вторият превозвач не е подал заявка още на 02.03.2025 г., когато влакът му е пристигнал на гарата, но логично и правдоподобно обяснение за по-късното подаване на заявката се намира в жалбата му, макар и намерението му междувременно да премести пясъка за своя сметка на друго място в района на гарата, при което няма да пречи за ползване на съоръжението по предназначение, да не се е осъществило.

Предвид конкретните обстоятелства, от този факт ДП НКЖИ не може да черпи законосъобразно основание за неосигуряването на достъп до процесното съоръжение на превозвача, тъй като със собственото си бездействие, както е описано по-горе, съчетано и с предприетите на 05.03.2025 г. действия по обработка на заявките, сам се е поставил в невъзможност да изпълни законовите си задължения съобразно вложения в тях смисъл.

Обстоятелството, че ДП НКЖИ не е спазило и други разпоредби на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, като не е оповестил по надлежния ред процедура по разглеждане на заявки за достъп до обслужващото съоръжение, включително срокове за това и критерии за приоритетност при конфликт на заявки, още по-малко дава основание тези разпоредби да не бъдат прилагани от него, а неспазването им да служи за саниране на действия от вида на описаните.

Ако е считало, че е налице действителен конфликт на двете подадени на 05.03.2025 г. заявки за ползването на едно и също обслужващо съоръжение именно за целите и функциите, за които е предназначено, а не за противни на тях (както се установява в настоящия случай), то ДП НКЖИ е следвало да проведе предписаните в чл. 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 координационна процедура и консултации и да положи усилия за удовлетворяване на заявките на заявителите в разумен срок, включително чрез предлагане по възможност и на осъществима алтернатива, което не е сторил.

В допълнение, видно от констатациите на проверяващите служители на ИАЖА, направени при проверката на място в гара Стара Загора на 08 и 09.05.2025 г., ДП НКЖИ е допуснало използването на терена южно от естакадата като открита складова площ за съхранение и на строителни материали, които не са собственост на „Евроинженеринг“ ЕООД, които също възпрепятстват достъпа до обслужващото съоръжение и ползването му по предназначение от жалбоподателя и останалите заявители, което сочи на общо negliжиране на вменените на предприятието задължения по поддръжката и експлоатацията на предоставената му по реда на ЗЖТ публична държавна собственост в интерес на редовното и непрекъснато осигуряване движението на железопътния транспорт и осъществяване на свързаните с него дейности, както и на задължението за осигуряване ползването на стопанисваните от него обекти на железопътната инфраструктура при недискриминационни и справедливи условия от всички тях и по начин, недопускащ увреждането им.

Предвид обсъдената правна регламентация и след анализ и преценка на становищата на страните, на всички събрани доказателства в тяхната взаимна връзка и установената въз основа на тях фактическа обстановка, в настоящото производство административният орган стигна до извода, че описаните по-горе действия и бездействия както на железопътния превозвач „Евроинженеринг“ ЕООД, така и на ДП НКЖИ като управител на процесния обект на железопътната инфраструктура – гара Стара Загора и едновременно експлоатиращ обслужващо съоръжение - естакада на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк в гара Стара Загора, предназначено за разтоварване и натоварване на насипни товари, представляват нарушение на чл. 31, ал. 2 от ЗЖТ, доколкото конкретният жалбоподател „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, а и всички останали железопътни превозвачи на товари, са възпрепятствани да осъществяват равнопоставен и недискриминационен достъп до обслужващото съоръжение и с които безспорно се засягат и увреждат правата и интересите им на железопътни превозвачи, предоставени им от цитираните по-горе правни актове и заложения в тях водещ принцип за справедливо, равнопоставено и недискриминационно ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения.

Ето защо жалбата в тази ѝ част се явява основателна и следва да бъде уважена.

В хода на проверката по жалбата административният орган ex officio по реда на чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ констатира и други пропуски и нарушения в дейността на ДП НКЖИ, попадащи в обхвата на предоставените от закона правомощия на ИАЖА, поради което ще се произнесе и по тях с решението:

Според чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ ДП 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. Идентична по съдържание е и разпоредбата на чл.8, ал.1 от Наредба № 41/27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, а според чл. 9, ал. 2 от същата при необходимост документът по ал. 1 подлежи на актуализация.

Референтният документ на железопътната мрежа (РД), според легалната му дефиниция в § 1, т. 47а от ЗЖТ и § 1, т. 11 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 41/27.06.2001 г., 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 Глава седма (Обслужващи съоръжения) от действащия Референтен документ за железопътната мрежа за 2024-2025 г., валиден от 15.12.2024 г. до 13.12.2025 г. (РД 2024-2025), Приложение 7.3 (Обслужващи съоръжения, управлявани от ДП НКЖИ), Приложение 7.3.4.1. (Списък на всички гари, в които са налични коловози, на които могат да се извършват товаро-разтоварни операции) за процесното съоръжение не се съдържа описание със съдържанието по чл. 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, като същевременно ДП НКЖИ в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, управляващ и обслужващи съоръжения по смисъла на ЗЖТ, макар и на основание чл. 5, т. 2 от цитирания регламент да е изготвил и приложил в РД образец Приложение 7.2, предназначен да бъде използван от операторите на обслужващите съоръжения за подаване на необходимата информация за публикуване в РД, не е изготвил и публикувал по реда на чл. 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 приложения с идентично по обем и характер съдържание за експлоатираните от него обслужващи съоръжения, включително за функционално обособения елемент от обект на железопътната инфраструктура – обслужващо съоръжение, представляващо естакада, специализирана за насипни товари, на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк на жп гара Стара Загора, до интермодалния терминал, разположен в ПИ с идентификатор 68850.522.5234 по КККР на гр. Стара Загора.

Неизпълнението на това задължение рефлектира пряко в дейността както на заявителите на достъп до тези съоръжения, така и в дейността на ДП НКЖИ по обработване на заявките, като внася неопределеност, неяснота и непредвидимост в тези регулирани от специалните разпоредби отношения, с потенциал и реално да увреди редовността на железопътните товарни превози и свързаните с него дейности, както и стопанските интереси и нормалното функциониране на дейността на железопътните предприятия и техните контрагенти.

На следващо място, установи се несъответствие в описанието на съоръжението в Технологията на гара Стара Загора, изготвена на основание чл. 60 от Наредба № 58/02.08.2006 г. и Приложение 7.4.3.1 от РД 2024–2025, коментирано по-горе в решението, което несъответствие следва да бъде отстранено по реда на изменението на действащия РД, независимо от изготвянето на приложение със съдържанието по чл. 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177. В случай, че след анализ на всички обслужващи съоръжения, експлоатирани от ДП НКЖИ, се установят и несъответствия или неточности и непълноти и за други, извън процесното, подлежат на отстраняване по посочения ред.

Административният орган намира, че с оглед констатираното при проверката на място, извършена от комисията на 08.05. и 09.05.2025 г. състояние на коловоз 41Г, естакадата и площта под естакадата, описано по-горе и видно от приложения към констативния протокол от проверката снимков материал, според който с пясък са засипани и релсите на коловоз 41Г, по който се осъществява достъпът до естакадата, както и значителна част във височина от металната конструкция (основите и част от колоните) на самата естакада, ДП НКЖИ реално не изпълнява и задължението си за поддържане на този елемент от железопътната инфраструктура и прилежащото техническо съоръжение за товаро-разтоварни работи в състояние, позволяващо им да изпълняват във всеки един момент и по безопасен начин функциите, за които са предназначени, съгласно изискванията на чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗЖТ и чл. 21, ал. 2 от Наредба № 58/02.08.2006 г.

С използването на площта под естакадата като склад за насипни материали, по-специално непрекъснатото наличие на пясък около нейната опорна конструкция и релсите на коловоз 41Г, като се има предвид и естеството на самия насипен материал, който лесно би могъл да се разпилее и на значителна площ извън заетата към момента на проверката, се създават от една страна пречки за управителя на инфраструктурата да извършва пълноценно периодичните прегледи за техническото състояние и изправността на съоръжението и съставните му елементи, а при необходимост – и ремонтни работи, поради липсата на свободен достъп до всеки от елементите на съоръжението, включително основите и част от колоните на металната конструкция на естакадата, а от друга страна - предпоставки за възникване на инциденти. При валежи, особено през сезоните с по-ниски температури, количеството пясък, с което са затрупани части от металната опорна конструкция почти до равнинната част на естакадата, създава предпоставки за продължително въздействие на влага върху тях, съответно и за предизвикване на корозия, а оттам и неблагоприятно въздействие върху здравината и стабилността на конструкцията.

С оглед последните констатации административният орган счита, че в резултат както на действията на превозвача „Евроинженеринг“ ЕООД, ползващ съоръжението за трайно складиране на пясък, за което то не е предназначено, така и на продължителното бездействие на управителя на железопътната инфраструктура, не само се ограничава неправомерно достъпът до съоръжението и ползването му при справедливи и равнопоставени условия от всички останали заявители и се увреждат съществено икономическите им интереси, но и се нарушават условията за ползване, поддръжка и безопасна експлоатация на елементи от железопътната инфраструктура и свързаните с нея съоръжения.

Предвид изложената по-горе фактическа обстановка и в резултат от извършения анализ на цялата събрана информация, на направените въз основа на разпоредбите на закона констатации и изводи, на основание чл. 116, ал. 8 и ал. 9, т. 2 вр. с чл. 7, ал.1, т. 1 и чл. 116, ал. 1 и ал. 5 от ЗЖТ, в качеството ми на Изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“

## **РЕШИХ:**

### **ДАВАМ СЛЕДНИТЕ УКАЗАНИЯ ЗА ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ:**

1. На основание чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) ДП НКЖИ да осигури достъп на заявителите по ЗЖТ до обслужващото съоръжение, представляващо естакада, специализирана за насипни товари, изградена на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк на жп гара Стара Загора, разположен в ПИ с идентификатор 68850.522.5234 по КККР на гр. Стара Загора в съответствие с изискванията на чл. 31, ал. 2 от ЗЖТ.

Срок за изпълнение: 14 (четиринадесет) дни от получаване на настоящото решение.

2. ДП НКЖИ да изготви описание на експлоатирания от него обект на железопътната инфраструктура естакада, специализирана за насипни товари, на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк на жп гара Стара Загора, разположен в ПИ с идентификатор 68850.522.5234 по КККР на гр. Стара Загора, представляващ обслужващо съоръжение, със съдържание, съответстващо на изискванията по чл. 4 и публикува описанието на обслужващото съоръжение съгласно изискванията на чл. 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177. Да впише същото като естакада и площадка в Приложение 7.3.4.1 „Списък на всички гари, в които са налични коловози, на които могат да се извършват товаро-разтоварни операции” и Приложение 7.3.5 „Информация за коловозите и други технически съоръжения в гарите“ в Референтния документ на железопътната мрежа.

Срок за изпълнение: 1 (един) месец от получаване на настоящото решение.

3. ДП НКЖИ при ежегодното изготвяне и приемане на Референтния документ и актуализациите му да съблюдава разпоредбите на чл. 4 и чл. 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги и следи за точността на информацията в Референтния документ.

Срок за изпълнение: съгласно предвидените законови срокове за приемане на Референтния документ.

4. ДП НКЖИ на основание чл. 10, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ да предприеме мерки за освобождаване на терена на ЖПС Пловдив от южната страна на естакадата на 41-ви глух коловоз, зает с възпрепятстващи достъпа до естакадата строителни материали, които не са собственост на „Евроинженеринг“ ЕООД

Срок за изпълнение: 14 (четиринадесет дни) от получаване на настоящото решение.

5. ДП НКЖИ на основание чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗЖТ и чл. 21, ал. 2 от Наредба № 58/02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт да предприеме незабавни мерки за почистване от натрупан върху тях пясък на: елементите от горното строене на железния път на коловоз 41Г (релси и траверси) в товаро-разтоварния парк на гара Стара Загора, площта под естакадата, и основите и част от колоните на естакадата, като осигури и занапред поддържането им в състояние годно за безопасна и редовна експлоатация и пълноценно извършване на проверките за техническото им състояние и изправност.

Срок за изпълнение: незабавно.

6. „Евроинженеринг“ ЕООД на основание чл. 4, ал. 2 вр. с чл. 60, ал. 1 от Наредба № 58 от Наредба № 58/02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт и издадената въз основа на наредбата Технология на гара Стара Загора, определяща реда и организацията за работа в гарата, както и с цел преустановяване ползването на обслужващото съоръжение за дейности, несъвместими с предназначението му и възпрепятстващи равнопоставеното му ползване от останалите железопътни предприятия и правоимащи лица по закон, с което ги уврежда, да предприеме мерки по отстраняването и извозването извън територията на гарата на насипния материал - пясък от площадката и естакадата на 41-ви глух коловоз в товаро-разтоварния парк в гара Стара Загора.

Срок за изпълнение: 14 (четиринадесет) дни от получаване на настоящото решение.

На основание **чл. 60, ал.1** от АПК ДОПУСКАМ ПРЕДВАРИТЕЛНО ИЗПЪЛНЕНИЕ на указанията по т.1, т.4, т.5 и т.6 от решението.

МОТИВИ за допуснатото предварително изпълнение:

Съгласно разпоредбата на чл. 60, ал. 1 от АПК в административния акт се включва разпореждане за предварителното му изпълнение, когато това се налага, за да се осигури животът или здравето на гражданите, да се защитят особено важни държавни или обществени интереси, при опасност, че може да бъде осуетено или сериозно затруднено изпълнението на акта или ако от закъснението на изпълнението може да последва значителна или трудно поправима вреда, или по искане на някоя от страните - в защита на особено важен неин интерес.

В случая предварителното изпълнение се налага, за да се защитят особено важни държавни и обществени интереси, поради наличието на реална опасност изпълнението на решението в разпоредителната му част да бъде сериозно затруднено, както и от късното му изпълнение да последват значителни и трудно поправими вреди:

Целта на ЗЖТ е да гарантира устойчиво развитие на железопътния транспорт и оперативна съвместимост между участниците в предоставянето на железопътни превозни услуги, като железопътната инфраструктура – публична и частна държавна собственост, се стопанисва и управлява съобразно предназначението ѝ за нуждите, за които е предоставена, в обществен интерес – чл. 3, ал. 3 от ЗЖТ (което стопанисване и управление произтича и от разпоредбите на Конституцията на Република България, както и на Закона за държавната собственост).

Управлението, експлоатацията и достъпа на железопътните предприятия, както и на други субекти, на които законът предоставя същите права, до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения са подчинени както според националното законодателство (чл. 31, ал. 2 от ЗЖТ), така и според общностното право (неизчерпателно) - Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги (Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 и 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) – на два фундаментални принципа – гарантиране на безопасност, непрекъснатост, сигурност и предвидимост на железопътните превози и свързаните с тях услуги, както и на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия.

В този смисъл цялата система от норми, регламентираща общо или детайлно според вида и предназначението на акта дейностите в областта на железопътния транспорт и свързаните с него услуги, в голямата си част поради спецификата и важността на регулираната материя – от императивен порядък, е изражение в една или друга степен и форма на посочените принципи и има за цел тяхното реално прилагане чрез конкретните нормативни правила, приложими спрямо всички участници при осъществяване на посочените дейности, сред които основни са управителите на железопътната инфраструктура, операторите на обслужващи съоръжения и железопътните предприятия, както и спрямо всички потребители на железопътен транспорт и предлаганите чрез него превозни услуги.

Прилагането на тези принципи, както и тяхното нарушаване, изразяващо се в неспазването на нормите от императивен порядък, които ги съдържат, имат транснационални последици, като по-специално нарушенията засягат неблагоприятно не само частните субекти от кръга на посочените в чл. 43 от ЗЖТ железопътни превозвачи, притежаващи лиценз за извършване на железопътни превози, издаден в държава - членка на Европейския съюз или друга държава и потребители на железопътни услуги, а и изпълнението на поетите от Република България ангажменти във връзка с изграждането на единното европейско железопътно пространство, както и на поетите задължения в международни договори, по които е страна.

Конкретните указания, чието предварително изпълнение е допуснато, са дадени в изпълнение на правомощията на ИАЖА в качеството ѝ на орган за контрол на дейността в областта на железопътния транспорт, включително по отношение на достъпа до железопътната инфраструктура, до обслужващите съоръжения и до услугите, които се предоставят в тях, както и в качеството ѝ на национален орган по безопасността в железопътния транспорт,

регламентирани в чл. 6 и чл. 7 от ЗЖТ, като видно от предмета и съдържанието на указанията, на адресатите се указва предприемането на действия и мерки, насочени към освобождаване на елемент от железопътната инфраструктура и обслужващо съоръжение (41Г коловоз и естакада, изградена на същия коловоз, в Товаро-разтоварен парк, гара Стара Загора) от складиран насипен материал – пясък, за каквато функция то не е предназначено и с което се възпрепятства достъпа на всички останали заявители, разполагащи с право да се ползват от съоръжението при справедливи и равнопоставени условия.

Указаните мерки и действия са пряко произтичащи от вменените на адресатите им задължения за спазване на горепосочените фундаментални принципи, вплътени в нормите на правните актове, чието нарушаване (изводимо от фактическите констатации на акта, въз основа на които са постановени и указанията и неразривно свързани с тях) пряко и с дългосрочни последици рефлектира в сферата както на особено важни защитени от закона аспекти на дейностите в железопътния транспорт, така и на практика в сферата на неограничен кръг субекти, ползватели на железопътни товарни транспортни услуги, включително извън пределите на Република България, с което се компрометира изпълнението и на нейните задължения като субект на международното и съюзното право.

Ето защо и за да се предотврати настъпването на допълнителни неблагоприятни последици от установените допуснати от адресатите на указанията нарушения на ръководни принципи и правила, относими към безопасността на железопътния транспорт и свързаните с него дейности и към равнопоставения и справедлив достъп до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, управляващи се и експлоатирани в обществен интерес, е от съществена важност изпълнението на указанията да бъде осигурено в колкото се може по-кратък срок (съобразно посочения в указанията) и се защитят чрез предоставените от закона контролни и регулативни правомощия описаните по-горе обществен и държавен интерес.

На следващо място, от установената от контролния орган продължителност на действията и бездействията на адресатите на указанията и трайно установеното с тях състояние на смутено и на практика невъзможно функциониране на елемент от железопътната инфраструктура и свързаното с него обслужващо съоръжение според предвиденото за тях предназначение, с което едновременно се създават неблагоприятни условия за редовните прегледи на техническото им състояние и поддръжката от страна на управителя им – ДП НКЖИ, както и се възпрепятства гарантираният от закона във всеки един момент равнопоставен и недискриминационен достъп на всички заявители на услуга в обслужващото съоръжение съобразно експлоатационния му капацитет, сочи на обоснована и реална опасност това състояние с произтичащите от него и описани по-горе последици да продължи да се поддържа през значителен период от време, който евентуално би изтекъл до влизането в сила на решението (ако бъде обжалвано и потвърдено) и след който указанията вече да не съответстват на фактическата обстановка, което би затруднило изпълнението им в един по-късен момент и дори би ги обезсмислило изобщо.

Допълнителни аргументи в тази посока административният орган черпи от следното:

Значителна част от правните разпоредби от националното и общностното право, регулиращи по императивен начин дейностите в железопътния транспорт и в частност реда и процедурите по заявяване и разрешаване на достъпа до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, съдържат не само ясни задължения за адресатите си, но и срокове за изпълнението им, които са изключително кратки и са израз на явния принципен стремеж на законодателя (относимо и към законодателните актове на ЕС) да осигури бърза и навременна регулация на различните взаимоотношения, в които влизат участниците в осъществяването на железопътните дейности, в това число при разрешаването на възникнали конфликти между заявки (несъвместими заявки) за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения и други смущения в работата на железопътния транспорт и обслужващите съоръжения, за да се гарантира като краен резултат и постигане на по-общите цели – ритмично и непрекъснато осъществяване на железопътните дейности в сложната среда на организиране на международния и вътрешен железопътен транспорт с всички съпътстващи го дейности, подобряване на конкурентоспособността на железопътния транспорт на ниво ЕС и

международно сътрудничество, както и качеството на предлаганите чрез него услуги на потребителите (цели, изрично прокламирани за постигане в цитираните по-горе актове).

Така напр. свързани непосредствено с предмета на решението, установените в обстоятелствената му част констатации и дадените въз основа на тях указания са разпоредбите на чл. 9, §.4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 и чл. 48 от Директива 2012/34/ЕС, която предвижда управителят на железопътната инфраструктура да отговаря на извънредни (*ad hoc*) заявки за отделни влакови маршрути (а с тях са свързани и заявките за ползване на обслужващите съоръжения, поради което и в Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 сроковете са определени чрез препращане към директивата) възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на пет работни дни, като съгласно чл. 9, § 6 от регламента сроковете по параграфи 3, 4 и 5 могат да бъдат удължавани само при съгласие на съответния заявител, но не и по усмотрение на управителя.

При уредбата на предвидените в същите актове координационни и други процедури, имащи за цел осигуряване на равнопоставен достъп на заявителите до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения в случай на несъвместими заявки, както и ефективно използване на разполагаемия капацитет съгласно неговото предназначение (така чл. 10 и сл. от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, чл. 46, т. 6 от Директива 2012/34/ЕС, допълнително чл. 15, ал. 5, т. 9.6, б. „ж“ от Приложение № 4 към чл. 7б, ал. 2 и чл. 7д, ал. 2 от Наредба № 41/27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура) също се предвиждат бързи процедури за решаване на спорове (без да се засяга възможността за обжалване по общия за ЗЖТ ред), както и изключително кратки срокове за произнасяне или постигане разрешение на конфликтни ситуации – до 10 (десет) работни дни, като често, ако не са определени конкретни срокове, се предписва извършването на съответните действия в разумен срок.

От всичко гореизложено може да се заключи, че бързината и кратките срокове, в които следва да бъдат изпълнявани задълженията на участниците в железопътния транспорт, включително адресатите на настоящите указания, не на последно място и поради трансграничния ефект на последиците от смущенията в един или друг елемент от сложната система на железопътните превози, включително по отношение на правата на достъп до железопътна инфраструктура и обслужващите съоръжения или накърняването на условията за тяхната поддръжка и експлоатация по предназначение при осъществяване на дейността на национален управител на железопътна инфраструктура, са съществен елемент и специфична особеност на регулираните обществени отношения в сферата на железопътния транспорт.

Тази особеност на регулацията е валидна и към времевия момент, в който следва да бъдат изпълнени и указанията на контролния орган, когато те са дадени във връзка именно с посочените по-горе нарушения на основни принципи и задължения на участници в дейностите по железопътния транспорт, относими към правото на достъп до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения и осигуряване на ползването им съобразно даденото им от закона предназначение и по безопасен начин, което също обосновава наличието на втората посочена предпоставка за допускане на предварителното им изпълнение.

На последно място, относно характера на установените при проверката действия и бездействия на адресатите на указанията - „Евроинженеринг“ ЕООД и ДП НКЖИ (описани подробно в обстоятелствената част на решението), административният орган при упражняване на правомощията си по чл. 116, ал.5 от ЗЖТ ги е намерил не само за дискриминационни, но и за увреждащи пряко стопанската дейност и законните права на достъп на жалбоподателя, предоставени му от чл. 31, ал. 2 от ЗЖТ в качеството му на лицензиран превозвач, както и на всички останали заявители (вкл. железопътни превозвачи), възпрепятствани да заявяват и ползват съоръжението съобразно неговото предназначение и стопанските си потребности, с изключение на „Евроинженеринг“ ЕООД.

Поради възпрепятстването на достъпа му до съоръжението при конкретно описаните в решението обстоятелства жалбоподателят е лишен през продължителен няколкомесечен период от възможността да изпълнява своевременно и качествено вече поети към контрагенти

ангажименти, както и се създават пречки да поеме нови такива за изпълнение на услуги, извършващ в качеството си на железопътен превозвач на товари, което безспорно уврежда икономическата му дейност (финансово и репутационно като търговски контрагент) и която би бил принуден да осъществява или при неравнопоставени и икономически неизгодни условия в други близки и подходящи по характеристики съоръжения, ако такива се установят (което не е длъжен да стори в случая според разпоредбите на цитираните по-горе актове на ЕС и оглед запазване на конкурентоспособността си) или да преустанови част от нея.

Като се има предвид, че в случая не се касае само за еднократно действие с моментни последици и нанесена инцидентно вреда, а и за трайно, продължено осъществявано чрез действия и бездействие поведение от двамата адресати на указанията, лишаващо жалбоподателя и всички правоимащи съгласно закона субекти от равнопоставен достъп за използване при осъществяване на стопанската си дейност на описаното обслужващо съоръжение по предназначение (за товарене и разтоварване на насипни товари), вместо което то се използва в противоречие с функциите си за трайно складиране на пясък само от „Евроинженеринг“ ЕООД, то и към момента на постановяване на решението тези действия продължават да причиняват описаните вреди, както и ще продължат да ги причиняват в един допълнителен срок от време (в случай, че решението бъде обжалвано), поради което при забавено изпълнение на указанията по т. 1, т. 4 и т. 6 понесените икономически загуби или пропуснати ползи от неизпълнени или неключени договори с контрагенти поради невъзможност за гарантиране на изпълнението им биха били и значителни, и практически трудно възстановими. Отделен въпрос е, че само по себе си възпрепятстването на законово установените права на достъп на железопътните предприятия, включително превозвачи, до обекти на железопътната инфраструктура, включително обслужващи съоръжения, чрез които те осъществяват стопанската си дейност при условията на конкуренция, уврежда и разстройва функционирането на дейността им, извън финансовите вреди, а колкото по-продължително е това увреждащо действие, толкова по-значителни са и вредите.

Освен това, особено съществено е, че установеното при проверката на място състояние на обслужващото съоръжение - наличие на складиране върху терена южно от естакадата строителни материали, които не са собственост на „Евроинженеринг“ ЕООД, наличие на значително количество пясък върху площ от около 800 кв.м. на площадката под естакадата (непредназначена и необозначена за такъв вид ползване), засипване с пясък на част от горното строене на железния път на коловоз 41Г в Товаро-разтоварен парк на гара Стара Загора (релси и траверси) и на значителна височина, почти до равнинната част на естакадата – на металните основи и част от колоните на техническото съоръжение, освен че препятства ползването на съоръжението по предназначение от останалите заявители, както е посочено по-горе, реално възпрепятства достъпа и на управителя на железопътната инфраструктура до съоръжението и главно до основите и част от колоните му за извършване на предписаните от закона редовни проверки и обследване на техническото му състояние и изправност, респ. извършването на необходими работи по поддръжката му, включително ремонт, затруднява се и движението по коловоза, с което се създават предпоставки за възникване на инциденти и нанасяне на физически вреди на съоръжението, доколкото при валежи мокрият пясък, с който остават покрити металните му основи и част от колоните, благоприятства процеси на ускорена корозия на метала и риск от увреждането му.

Въздействието на описаните фактори във времето, освен че ще продължи да възпрепятства проверките за техническото състояние и изправност на основите и част от колоните на съоръжението, респ. и извършването на евентуално необходима поддръжка, реално води и до увеличаване на риска от увреждане и компрометиране на здравината на цялото съоръжение, до степен да го лиши изцяло от експлоатационни качества при неустановени своевременно увреди, които на по-ранен етап биха били отстранени, включително и с изразходването на по-малък финансов обществен ресурс (предвид и обстоятелството, че ДП НКЖИ е държавно предприятие и се финансира и от държавата по реда на чл. 25 от ЗЖТ).

По изложените причини и с оглед особената му важност и наложителност, указанието към ДП НКЖИ по т. 5 от решението, за разлика от останалите указания по т. 1, т. 4 и т. 6, за изпълнението на които на адресатите е предоставен разумен и достатъчен по преценка на административния орган срок, разпорежда незабавното му изпълнение.

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

Разпореждането, с което е допуснато предварително изпълнение на указанията по т. 1, т. 4, т. 5 и т. 6, подлежи на обжалване чрез административния орган пред Административен съд – София град в 3-дневен срок от съобщаването му на страните, независимо дали административният акт е бил оспорен, **като обжалването не спира изпълнението.**

7/25/2025

**X**

---

Калинка Великова  
Изпълнителен директор на ИАЖА  
Signed by: Kalinka Georgieva Velikova