

РЕШЕНИЕ

гр. София, г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД СОФИЯ-ГРАД, Второ отделение 23 състав, в публично заседание на 28.06.2010 г. в следния състав:

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪДИЯ: Антоанета Аргирова

при участието на секретаря Ина Андонова, като разгледа дело номер **3900** по описа за **2010** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл.145 и сл. от Административнопроцесуалния кодекс /АПК/, вр.чл.117, ал.2, т.5 и т.13 от Закона за железопътния транспорт /ЗЖТ/.

С Предписание №10-18-142/18.05.2010г. на И. Д. на ИА “Ж. А.” е предписано:

1. Да не се допускат за движение по железопътната инфраструктура железопътни возила на „Български държавни железници” Е., за които няма издаден валиден Сертификат за безопасност, който удостоверява годността им за безопасна експлоатация по железопътната инфраструктура или за които Сертификатът е с изтекъл срок на валидност, с изключение на специални возила, които преминават еднократно по определен маршрут и за които съл.чл.30, ал.8 от Наредба №42/06.07.2001г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност, не се изисква сертификат за безопасност на возилата; 2. Незабавно да се предприемат мерки железопътните возила на „Български държавни железници” Е., които се движат по железопътната инфраструктура, удостоверяващ годността им безопасна експлоатация по железопътната инфраструктура, съгласно чл.46, ал.1 и ал.2 от ЗЖТ.

Издаденото предписание, в срока по чл.149, ал.1 от АПК и по реда на чл.152 АПК, е била оспорено от „Български държавни железници” Е.. Наведеното в жабата основание е за противоречие с материалноправни разпоредби на европейското законодателство, имащи приоритет пред нормите на националното право, които им

противоречат. Конкретните фактически твърдения и правни доводи в подкрепа на соченото основание са, че изискването за сертифицирането на железопътните возила понастоящем било уредено в Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността. Съгласно чл.10, §2, б."б" от Директива 2004/49/ЕО и третото тире на Приложение IV към на същата, надлежното сертифициране на подвижния състав било задължително изискване за издаването на сертификат за безопасност на железопътното предприятие. С цел снабдяването със сертификат за безопасност, железопътното предприятие следвало да представи документацията относно различните видове подвижен състав, използван за експлоатация, включително доказателства, че те отговарят на изискванията на ТИОС /технически изисквания за оперативна съвместимост/ или националните правила и са надлежно сертифицирани. Твърди се още, че съгласно Директива 2004/49/ЕО сертифицирането на возилата се отнася само за типа/вида/ возило, а не за всяко отделно возило, което значително облекчавало процедурата по сертифициране. Освен това Директива 2004/49/ЕО не въвеждала ограничение в срока на сертификатите за безопасност на возилата, което означавало, че тези сертификати не били обвързани със срок на валидност. След като не е ограничен със срок, следвало да се приеме, че издаденият сертификат за безопасност за вагоните и локомотивите, с които "Б.-Товарни превози" ЕООД осъществявало железопътен превоз на товари, е действащ и валиден. Надлежното сертифициране на возилата се изисквало от железопътните превозвачи единствено и само при кандидатстване за издаване на "Сертификат за безопасност на железопътен превозвач" от съответния национален орган по безопасност. С тези твърдения се обуславя противоречие на чл.45 и чл.46 от ЗЖТ и чл.30, ал.3 от Наредба №42/06.07.2001г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност с Директива 2004/49/ЕО, а оттук и материалната незаконсъобразност на обжалваното предписание.

В изпратената от ответника по реда на чл.152, ал.2 от АПК адм.преписка е приложено писмено становище, с характера на писмен отговор по чл.163, ал.2 от АПК, с който се оспорва основателността на жалбата.

В с.з. пред АС-С. град жалбоподателят се представлява от юрисконсулт Н, който поддържа жалбата и моли за уважаването ѝ. Представя писмена защита, преповтаряща твърденията, изложени в жалбата.

Ответникът не се представлява в съдебно заседание.

Административен съд-С. град, след като обсъди релевираните с жалбата основания, доводите на страните в съдебно заседание, прецени събраните по делото доказателства по реда на чл.235 от ГПК, вр.чл.144 от АПК и служебно, на основание чл.168, ал.1, вр.чл.146 от АПК, провери изцяло законосъобразността на обжалвания акт, намира следното :

Жалбата е допустима, като подадена в срок срещу акт, който подлежи на обжалване и от надлежна страна, имаща право и интерес от обжалването.

Разгледана по същество, жалбата е неоснователна.

Между страните по делото няма спор, че дружеството-жалбоподател притежава вагони и локомотиви, с които се извършва железопътен превоз и че за тях е издаден Сертификат за безопасност №25/01.07.2004г./л.12 от досието на делото/, с вписан в него срок на валидност- 5 години.

Спорът е изцяло правен и е свързан с това дали е налице противоречие на

националните норми на чл.45 и чл.46 от ЗЖТ и чл.30, ал.3 от Наредба №42/06.07.2001г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност с Директива 2004/49/ЕО. С оглед разрешаването му съдът съобрази следното:

Принципните твърдения на дружеството- жалбоподател за примата на правото на ЕС, в съответствие, с който цялото право на ЕС се ползва с безусловно предимство пред цялото действащото право на държавите-членки /ДЧ/, са верни, при следните уговорки: Концептуалната неограниченост на принципа на примата, обаче е практически ограничена, т.к. не съществува “тотален примат”. Приматът на правото на ЕС е своеобразен функционален примат: Той е в пряка зависимост от съдържанието и действието на правните норми- общностни и национални. За да възникне примат е необходимо да е налице противоречие между национална и общностна уредба на една и съща материя и общностната норма да е с директен ефект. Директивите /Д/ могат да съдържат норми с директен ефект, но този директен ефект е “скрит” /латентен, потенциален/. Той се проявява само в случай на неизпълнение на Д от ДЧ, която е неин адресат; само след изтичане на срока, предвиден за изпълнение в самата Д и само ако съответната норма на Д отговаря на всички изисквания за директен ефект-съответната норма на Д да е: 1. ясна /текстът ѝ по недвусмислен начин да разкрива волята на общностния законодател, така, че задълженията, които възникват да могат да бъдат ясно определени и вменени на конкретизируем адресат/; 2. конкретна /от съдържанието ѝ да могат да се изведат задължението, условията за възникването му и кръгът задължени лица, респ.кръгът на лицата, които могат да черпят права от нея/; 3.пълна /да съдържа всички елементи, необходими на националния съдия, за да е приложи-предписание на дължимо поведение, адресати, последици при неизпълнение/; 4. безусловна /нейното приложение да не зависи от други фактори като срокове, отлагателни условия, резерви, т.е. когато нормата не оставя никаква възможност за преценка на ДЧ/ и 5.завършена /приложението ѝ да не се нуждае от допълнителни нормативни актове-на институциите на ЕС или национални/.

В конкретния случай не е налице противоречие между национална и общностна норма. Този свой извод съдът обуславя така:

Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността урежда разпоредбите за издаване на сертификатите за безопасност на железопътните предприятия. Срокът за транспонирането ѝ от ДЧ чрез въвеждане в действие на необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби е до 30.06.2006г. /чл.33 от Директивата/ , а за РБ до 1.01.2007г.- датата на влизане в сила на Договора за присъединяване на Република Б към Европейския съюз /чл.53 от Договора за присъединяване на Република Б и Р към ЕС/. Само момента на изтичане на срока за транспониране на Директивата е достатъчен да обоснове неоснователността на твърдението на жалбоподателя, че сертификат №25/01.07.2004г. за безопасност на собствените му вагони и локомотиви, с които осъществява железопътен превоз, е в съответствие с нейните изисквания и поради това е действателен и валиден. Отделно от това съдът намира, че са различни и регламентирани отношения, свързани със сертифицирането на подвижния състав по Директива 2004/49/ЕО и сертифицирането на подвижния състав съгласно националните норми на чл.45 и чл.46 от ЗЖТ и чл.30, ал.3 от Наредба №42/06.07.2001г. : В съответствие с чл.10, § 1 от Директива 2004/49/ЕО, за да получи достъп до железопътната инфраструктура дадено железопътно предприятие трябва да

получи сертификат за безопасност /СП/. „Железопътно предприятие” /ЖП/ по смисъла на Директива 2004/49/ЕО е всяко публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на товари и/или пътници с влак, като предприятието осигурява теглителната сила, това включва и предприятия, които осигуряват само теглителната сила /чл.3, б.”в”/. Предназначението на СП е да служи като доказателство, че ЖП е изградило своя система за управление на безопасността и може да изпълнява изискванията, установени в Техническите спецификации за оперативна съвместимост /ТСОС/ и други съответни законодателни актове на Общността в националните правила за безопасност. Техническите изисквания за оперативна съвместимост са формулирани в директива 96/48/ЕО на Съвета от 23.07.1996г., Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19.03.2003г. и Директива 2008/57/ЕО на ЕП и на С от 17.06.2008г. Съгласно чл.10 от Директива 2004/49/ЕО, СБ на ЖП се състои от две части /част А и част Б/ и едно от изискванията за издаването му е сертифицирането на подвижния състав /чл.10, §2, б.”б” и трети абзац от Приложение IV от 2004/49/ЕО. Издаването на СБ на ЖП е необходимо при започване на дейността на ЖП /чл.10, § 3 от същата директива/ и при въвеждането на нови видове подвижни състави /чл.10, § 5/. Затова и сертифицирането на подвижния състав във връзка с издаването на СБ на ЖП по чл.10, § 2 от Директива 2004/49/ЕО е за типа /вида/ возило и действието му не е ограничено със срок. То установява съответствието на типа подвижен състав с изискванията на ТСОС в случаите, когато оперативният състав е оперативно съвместим, а когато не е оперативно съвместим-съответствието му с националните правила за безопасност. Сертифицирането на подвижния състав във връзка с издаването на СБ на ЖП съгласно чл.10, §2 от Директива 2004/49/ЕО е различно от сертифицирането на возилата съгласно чл.45 и чл.46 от ЗЖТ и чл.30 от Наредба №42/06.07.2001г. Първото регламентира отношенията във връзка с издаването на СБ на ЖП при започване на дейността му, съотв.при въвеждане на нови видове /типове/ подвижни състави, а второто- отношенията, свързани с установяването на техническата изправност на возилата, намиращи се в експлоатация, а оттук и годността им за безопасна бъдеща експлоатация. С оглед различните отношения на регламентация, не е налице противоречие между Директива 2004/49/ЕО и националните норми на чл.45 и чл.46 от ЗЖТ и чл.30, ал.3 от Наредба №42/06.07.2001г.

Изтичането на 5-годишния срок на действие /чл.30, ал.3 от Наредба №42/06.07.2001г./ на сертификат №25/01.07.2004г. за безопасност за вагоните и локомотивите /чл.46, ал.1 и ал.2 от ЗЖТ/, собственост „Български държавни железници” Е., с които се осъществява железопътен превоз, означава, че подвижният състав е престанал да отговаря на изискванията за сигурност и безопасност, поради което и в съответствие с разпоредбите на чл.117, ал.2, т.5 и т.13 от ЗЖТ и чл.5, ал.1, т.10 от Устройствения правилник на Изпълнителната А. "Ж. А." /приет с ПМС № 167 от 29.06.2001 г., обн., ДВ, бр. 61 от 10.07.2001 г./, обжалваното пред съда задължително предписание е издадено от компетентен орган и е материално законосъобразно.

С оглед на изложеното и поради липсата на други установени служебно по реда на чл.168,ал.1 вр.чл.146 от АПК основания за незаконосъобразност на обжалваната заповед, съдът намери жалбата за неоснователна.

Мотивиран така и на основание чл.172, ал.2, предл. пето от АПК, Административен съд-С. град, II отделение, 23-ти състав

Р Е Ш И:

ОТХВЪРЛЯ ЖАЛБАТА на „Български държавни железници” Е. срещу Предписание №10-18-142/18.05.2010г., издадено от на И. Д. на ИА “Ж. А.”.

Решението може да бъде обжалвано чрез Административен съд С.-град пред Върховен административен съд на РБ в 14-дневен срок от съобщаването му на страните.

Решението да се съобщи на страните чрез изпращане на препис от него по реда на чл.137 от АПК.

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪДИЯ: