



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

### III. СТРАТЕГИЧЕСКА И НОРМАТИВНА РАМКА

#### 1. ЦЕЛИ И ОБХВАТ НА АНАЛИЗИТЕ

##### 1.1. ЦЕЛИ НА АНАЛИЗИТЕ

Правният анализ обхваща изследване и оценка на правната уредба, приложима във всички транспортни сектори и е насочен към:

- ✓ идентифициране на несъответствия между националната нормативна уредба и нормативната уредба на ЕС;
- ✓ идентифициране на несъответствия и противоречия между националните нормативни документи;
- ✓ идентифициране на правни ограничения и пречки за изпълнение на критериите по тематичните предварителни условия, поети като ангажимент в Споразумението за партньорство с ЕС;
- ✓ идентифициране на нормативни и институционални пречки и ограничения за развитие на транспортната система общо и по видове транспорт (инфраструктура, достъп до пазара, финансиране и т.н);
- ✓ правни ограничения за финансиране на мерки и проекти (фондове на ЕС и държавно финансиране);
- ✓ определяне на потенциални мерки, които трябва да се предприемат за преодоляване на идентифицираните ограничения и пречки;

##### 1.2. ОБХВАТ НА АНАЛИЗИТЕ

Правният анализ обхваща:

- ✓ анализ на автомобилния, железопътния, въздушния, морския, речния и интермодален транспорт;
- ✓ анализ общо за сектор транспорт и свързани с транспортния сектор дейности.

За нуждите на анализите са проучени:

- ✓ приложимата нормативна уредба на ЕС;
- ✓ национална нормативна уредба;
- ✓ подзаконова нормативна уредба.
- ✓ стратегически документи-национални и на ЕС;
- ✓ договори и споразумения (междудържавни и с ЕС);
- ✓ други, свързани с транспортната система, нормативни документи.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 2. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА, ОРГАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ОТДЕЛНИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

### 2.1. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА НОРМАТИВНАТА БАЗА

#### 2.1.1. Транспортната политика на Европейския съюз

Основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта е Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. В нея са описани плановете на Европейската комисия за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии. Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор, бъдещите предизвикателства пред него и политическите инициативи, които е необходимо да бъдат предприети. В нея са набелязани 10 цели за постигането на конкурентоспособна и ефективна транспортна система. Предвидени са 40 инициативи в областта на автомобилния, железопътния, въздушния, морския и вътрешноводния транспорт.

#### ❖ Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)

На 20 декември 2013 г. беше публикуван и влезе в сила Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа, който отмени Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, с което е преработено, за яснота Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Новата политика за развитие на транспортна инфраструктура предвижда структуриране на мрежата на две нива:

- Основна мрежа, която включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и която следва да бъде реализирана до 2030 г. В основната мрежа ще се концентрира по-голямата част от европейското финансиране.
- Широкообхватна мрежа, която осигурява пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

В Приложение II към Регламент №1315/2013 г. е посочен Списък на възлите от основната и широкообхватната мрежа (Приложение 3.1), като по отношение на България в т.1 от приложението като градски възел от основната мрежа е посочена София. В т.2 от приложението са посочени: *Летища, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътни-пътни терминали на основната и широкообхватната мрежа*, като по отношение на България те са, както следва:



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ДЧ	ИМЕ НА ВЪЗЕЛА	ЛЕТИЩЕ	МОРСКО ПРИСТАНИЩЕ	ВЪТРЕШНОВОДНО ПРИСТАНИЩЕ	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН-ПЪТЕН ТЕРМИНАЛ
BG	Бургас	Широкообхватна	Основна		
	Драгоман				Широкообхватна
	Горна Оряховица	Широкообхватна			Основна
	Лом			Широкообхватна	
	Оряхово			Широкообхватна	
	Пловдив	Широкообхватна			Основна
	Русе			Основна	Основна
	Силистра			Широкообхватна	
	София	Основна			Основна
	Свиленград				Широкообхватна
	Свищов			Широкообхватна	
	Варна	Широкообхватна	Широкообхватна		
	Видин			Основна	

Направления на TEN-T на територията на Република България:

В хода на преговорите с ЕК е договорено включването както в пътните, така и в железопътните карти на основната мрежа, на направленията на Общоевропейските транспортни коридори, преминаващи през територията на Република България, както и железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ и пътното направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ.

В картата на широкообхватната мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и следните нови предложения: пет нови пътни трасета – направлението София – Велико Търново – Шумен – Варна, Скоростен път Рила, по направлението „Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”, Скоростен път I-2 „Русе – Шумен”, Скоростен път „Варна – Дуранкулак” и Път „Пловдив – Рудозем”, едно ново речно пристанище – Пристанище Силистра. В нея попадат и железопътните връзки към Варна.

За улесняване изпълнението на основната мрежа е въведен т.н. „коридорен подход”. Създадени са 9 мултимодални коридора в подкрепа на основната TEN-T, управлявани посредством гъвкави структури (коридорни форуми). Коридорите са разположени по начин, който позволява интегрирането им с коридорите за конкурентоспособен железопътен превоз. Председателстват се от европейски координатори, които имат ангажимента да организират разработването и приемането на работни планове. Плановите са приети и се изпълняват.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

През територията на Република България преминават два коридора:

- „Рейнско-Дунавски“ – вътрешноводния път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодалния терминал в Русе
- „Ориент/Източно-Средиземноморски“ – железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница).

Първоначално определените приоритетни проекти по коридорите са проектите, свързани с развитието на устойчивите видове транспорт – железопътен и воден. Изпълнението на мрежата ще се осъществява с подкрепата на Кохезионния фонд (чрез оперативната програма) и новосъздадения фонд – Механизъм за свързване на Европа (МСЕ).

#### ❖ Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)

МСЕ (Механизъм за свързване на Европа) е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета. По него ~~ще~~ се финансират проекти от общ интерес в областта на транспортните, енергийните и телекомуникационните инфраструктури. Финансовият ресурс вече е разпределен почти изцяло и проектите са в процес на изпълнение.

С Делегиран регламент (ЕС) № 275/2014 подробно са определени приоритетите за финансиране в транспорта за целите на многогодишните и годишните работни програми на МСЕ (Механизъм за свързване на Европа).

До края на 2016 г. кохезионните средства ~~ще~~ са запазени за държавите, обхванати от политиката на сближаване, а след това неусвоените средства ще се разпределят без оглед на национални алокации в зависимост от качеството и готовността на подаваните от държавите кохезионни проекти. От общия финансов ресурс за проекти в сектор транспорт България получава от разпределението по Кохезионния пакет 406 MEUR (по текущи цени).

Разходването на средствата ~~ще~~ се извършва чрез покани за набиране на предложения, съгласно годишни и многогодишни работни програми. С Решение за изпълнение на Комисията № 1921/2014 е приета първата многогодишна работна програма с общ финансов ресурс от 11 млрд. евро. С Решение за изпълнение на Комисията № 1919/2014 първата годишна работна програма с общ финансов ресурс от 930 млн. евро. Първите покани за проектни предложения за двете работни програми са в сила от 11 септември 2014 г.

Към настоящия момент на национално ниво е създаден координационен механизъм с ПМС №76 от 04.04.2014 г. за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор транспорт по Регламент 1316/2013 г.

#### 2.1.2. Национална транспортна политика

Основните стратегически документи, които формират транспортната политика на Република България и съответно дефинират приоритетните нужди за финансиране и развитие на националната транспортна инфраструктура, са посочени по-долу.

Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., приета на заседание на Министерския съвет на 7.04.2010 г. с Протокол № 13, очертава най-важните насоки за развитие на транспортната система до 2020 г. Форматът на Стратегията съответства на формата на стратегическите документи на Европейския съюз. Стратегическият

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г.

❖ **Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор до 2020 г. са:**

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор до 2020 г. са:

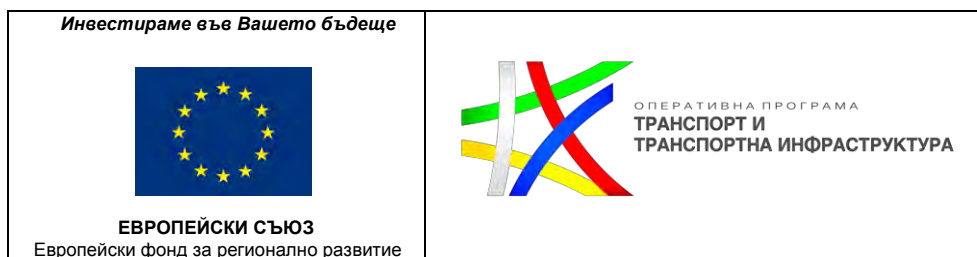
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;
- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Един от инструментите за реализиране на политиката на България за развитие на транспортната инфраструктура е Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. (ОПТ). ОПТ включваше следните приоритетни оси:

- Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“;
- Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“;
- Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“;
- Приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешноводни пътища“;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”.

До момента по ОПТ е предоставена безвъзмездна финансова помощ (БФП) на общо 111 проекта по всички приоритетни оси.

Стратегията на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано.

В ОПТТИ са формулирани следните приоритетни оси:

- ✓ „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”
- ✓ „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
- ✓ „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”
- ✓ „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”
- ✓ Техническа помощ.

Наред с предвидените по ОПТТИ 2014-2020 инвестиции, за посрещане на част от нуждите ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт.

За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. и съответно на инвестиционните приоритети са формулирани седем специфични цели:

- ✓ Първата специфична цел е „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа”.
- ✓ Втората специфична цел е „Отстраняване на „тесните места” по пътната Трансевропейска транспортна мрежа”.
- ✓ Третата специфична цел е „Увеличение на използването на интермодален транспорт”.
- ✓ Четвъртата специфична цел е „Увеличение на използването на метро”.
- ✓ Петата специфична цел е „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи”.
- ✓ Шестата специфична цел е „Подобряване на управлението на железопътната мрежа”
- ✓ Седмата специфична цел е „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа”.

#### ❖ **Общ генерален план за транспорта на България**

Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията след обстойни проучвания и анализи, финансирани по Приоритетна ос 5

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

„Техническа помощ” на ОПТ. Окончателният доклад беше приет от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в края на 2010 г. Разработен е инструмент за транспортно моделиране, който е приложим както за пътническия и товарния транспорт общо, така и по видове транспорт, като се включва: вътрешен транспорт, международен транспорт в Република България като страна на натоварване и страна на разтоварване и транзит.

През 2014 г. е изготвена оценка на ОГПТ, за което е съставен Доклад за анализ на пропуските със следните основни заключения:

- Общият подход и обхватът на ОГПТ като цяло отговарят на това, което може да се очаква от една Транспортна стратегия, която обхваща 20-годишен период до 2030 г.;
- ОГПТ е придружен от подробен аналитичен инструмент (Транспортен модел), който е разработен с помощта на сравнително подробна база данни;
- ОГПТ предоставя списък от мерки и е предмет на Стратегическа екологична оценка (СЕО).

В изготвената през 2014 г. оценка на ОГПТ са идентифицирани следните пропуски:

- Необходимо е да се осигури по-добра връзка между целите, проблемите и мерките, за да се гарантира, че по-широк кръг от действия могат да бъдат определени в отговор на специфичните изисквания на транспортния сектор;
- Трябва да се обърне по-голямо внимание на организационните и оперативните мерки, както и на изискванията за изграждане на административен капацитет в областта на транспорта;
- Следва да бъде извършена обща актуализация на анализа и оценките, като се използват актуални транспортни данни и документи в областта на транспортната политика;
- Съществува голяма разлика между изводите на ОГПТ и последващото програмиране, което определя краткосрочните приоритети и източници за финансиране.

Актуализацията на сценария, основан на транспортния модел, свързан с определянето на тесните места в пътната и железопътната TEN-T мрежа в страната, беше завършена през май 2013 г. Актуализираният сценарий допринася за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

#### ❖ **Национална програма за развитие на България 2020**

Национална програма за развитие: България 2020, Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари”:

Документът е разработен през 2012 г. и е одобрен с Решение № 1057/27.12.2012 г. на Министерския съвет. Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари” определя основните приоритети и мерки в транспортния сектор като част от икономическото развитие на страната до 2020 г. Подготвени са и Тригодишни планове за действие за изпълнението на НПП: България 2020 съответно за периода 2014 – 2016 г. и 2015 – 2017 г.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

### 3. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ, ЗАЛОЖЕНИ В ЕВРОПЕЙСКИТЕ И НАЦИОНАЛНИТЕ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ (ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КРИТЕРИИТЕ ПО ТЕМАТИЧНИТЕ ПРЕДВАРИТЕЛНИ УСЛОВИЯ, ПОЕТИ КАТО АНГАЖИМЕНТ В СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ПАРТНЬОРСТВО С ЕС)

✓ Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г.

Основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта е Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. В нея са описани плановите на Европейската комисия за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии.

Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор, бъдещите предизвикателства пред него и политическите инициативи, които е необходимо да бъдат предприети. В нея са набелязани 10 цели за постигането на конкурентоспособна и ефективна транспортна система. Предвидени са 40 инициативи в областта на автомобилния, железопътния, въздушния, морския и вътрешноводния транспорт.

В Бялата книга е предвидено:

Растеж в транспорта и подпомагане на мобилността при същевременно постигане на запланираното намаление на емисиите с 60 %.

Транспортната промишленост сама по себе си представлява важна част от икономиката: в ЕС, в нея са пряко заети около 10 милиона души. Тя генерира около 5 % от БВП.

Предизвикателството е да се премахне зависимостта на транспортната система от петрола, без да се жертва ефективността ѝ и без да се застрашава мобилността. В съзвучие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, заложена в стратегията „Европа 2020“ и новия план за енергийна ефективност от 2011 г., главната цел на европейската транспортна политика е да помогне за създаването на система, която подкрепя европейския икономически прогрес, подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността, като същевременно използва ресурсите по-ефективно. На практика транспортът трябва да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите.

Намаляването на вредните емисии не бива да бъде за сметка на ограничаването на мобилността. Трябва да се развият нови транспортни схеми, чрез които по-големи обеми от товари и по-голям брой пътници се придвижват съвместно до местоназначението си от най-ефективната комбинация от видове транспорт. Индивидуалният транспорт се използва за последните мили от пътуването и се осъществява с екологично чисти превозни средства. Информационната технология осигурява по-прости и по-благонадеждни трансфери. Потребителите на транспорта плащат пълните транспортни разходи, а в замяна получават по-малко задръствания, повече информация, по-добро обслужване и повече безопасност.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Бъдещото развитие трябва да разчита на няколко насоки:

- ✓ подобряване на енергийната ефективност на превозните средства от всички видове транспорт Развиване и внедряване на устойчиви горива и системи за задвижване,
- ✓ оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително чрез по-широкото използване на видове транспорт с присъщо по-ефективно използване на ресурсите там, където други технологични нововъведения може да се окажат недостатъчни (например при товарния превоз на дълги разстояния),
- ✓ по-ефективното използване на транспорта и инфраструктурата чрез подобрени системи за управление на трафика и информационно обслужване (например ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS) и усъвършенствани логистични и пазарни мерки, като например пълно развитие на интегриран европейски железопътен пазар, снемане на ограниченията за каботаж, премахване на бариерите пред морския транспорт на близки разстояния , свободно ценообразуване и т.н.

#### ➤ **Ефективна основна мрежа за многовидово междуградско пътуване и транспорт**

В сегмента на средните разстояния новите технологии не са достатъчно зрели и изборът на видовете транспорт е по-ограничен, отколкото в града. Точно тук обаче, действията от страна на ЕС могат да окажат най-непосредствено влияние (по-малко ограничения, произтичащи от субсидиарност или международни споразумения). Превозните средства с по-ефективно използване на ресурсите и екологично чистите горива едва ли ще постигнат необходимите намаления на емисиите и със сигурност няма да разрешат проблема със задръстванията. Те трябва да бъдат съпътствани от консолидацията на големи обеми за трансфер на дълги разстояния. Това означава по-широко използване на градски и междуградски автобуси, железопътен и въздушен транспорт за пътници и товари, многовидови решения, които разчитат на водни и релсови пътища за дълги разстояния.

По-добрата интеграция на мрежите на различните видове транспорт ще доведе до по-добър избор на видове: летища, пристанища, железопътни гари, метростанции и автогари трябва да се свързват все по-тясно и да се преобразуват в мултимодални платформи за връзка за пътниците. Онлайн- системи за информация, електронна резервация и плащане, които обхващат всички видове транспорт, ще улеснят многовидовото пътуване. По-широката употреба на колективните видове транспорт трябва да бъде съпътствана от подходящ набор права на пътниците.

Превозът на товари на кратки и средни разстояния (под около 300 км) в по- голямата си част ще продължи да се извършва с товарни автомобили. Затова е важно не само да се насърчават алтернативните транспортни решения (железни и водни пътища), но и да се подобри ефективността на товарните автомобили чрез развитието и въвеждането на нови двигатели и екологично чисти горива, използването на интелигентни транспортни системи и понататъшни мерки за подобряване на пазарните механизми.

На по-дълги разстояния алтернативите за намаляване на емисиите на парникови газове по пътищата са по-ограничени, затова мултимодалността на товарния транспорт трябва да стане икономически привлекателна за превозвачите. Нужен е ефективен комбиниран транспорт. ЕС има нужда от специално разработени коридори за превоз на товари, оптимизирани от гледна точка на разхода на енергия и емисиите, с минимално въздействие върху околната среда, но и привлекателни със своята благонадеждност, редки задръствания и

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

ниски оперативни и административни разходи.

Понякога железопътният транспорт се разглежда като непривлекателен вид, особено за превоз на товари. Но примери от някои държави-членки доказват, че той може да предложи качествени услуги. Предизвикателството се състои в това да се гарантира структурна промяна, която да помогне на железопътния транспорт да се конкурира ефективно с другите видове транспорт и да поеме значително по-голяма част от товарните превози на средни и дълги разстояния (както и пътници — виж по-долу). За разширяването или модернизирването на капацитета на железопътната мрежа ще са необходими значителни инвестиции. Трябва постепенно да се въведе нов подвижен състав с тихи спирачки и автоматично прикачване.

По крайбрежието са необходими повече и ефективни входни пунктове към европейските пазари, за да се избегне ненужният трафик, прекосяващ Европа. Морските пристанища играят важна роля като логистични центрове и изискват ефективни връзки с вътрешността на страната. Тяхното развитие е от особено значение за поемане на нарасналите обеми от товари както от каботаж в рамките на ЕС, така и от останалата част на света. Вътрешните водни пътища там, където има неоползотворен потенциал, трябва да играят все по-важна роля особено за превозването на стоки към вътрешността, както и за свързване на европейските морета.

#### ➤ **Равностойни условия в световен мащаб за пътуването на дълги разстояния и междуконтиненталния товарен транспорт**

Морският и въздушният сектор са глобални по самата си същност. Във въздушния сектор трябва да се цели подобрене на ефективността на транспортните средства и операциите по управление на трафика. Това ще осигури конкурентно предимство в допълнение на намалението на емисиите; нужно е обаче да се подходи внимателно, за да се избегнат прекалените натоварвания на дейностите в ЕС, което би застрашило ролята на ЕС като световен авиационен център. Капацитетът на летищата трябва да се оптимизира, а където е необходимо, да бъде увеличен, за да поеме нарасналите нужди за пътуване до и от трети държави и райони на Европа с лоши връзки, което може да доведе до увеличение над два пъти на въздушнотранспортните дейности в ЕС до 2050 г. В други случаи (високоскоростният) железопътен транспорт би трябвало да поеме голяма част от трафика на средни разстояния. Авиационният сектор на ЕС трябва да се превърне във водеща сила в употребата на горива с ниски емисии на парникови газове, за да постигнем целите за 2050 г.

В областта на морския транспорт нуждата от създаването на равностойни условия в световен мащаб е също толкова належаща. ЕС трябва да се стреми в сътрудничество с ММО и други международни организации — към всеобщо използване и налагане на високи стандарти на безопасност, сигурност, защита на околната среда и условия на труд и за елиминиране на пиратството. Екологичните показатели на корабоплаването могат и трябва да бъдат подобвени както чрез технологии, така и чрез по-добри горива и дейности. Като цяло, емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт трябва да бъдат понижени с 40 % (ако е изпълнимо — 50 %) до 2050 г. в сравнение с нивата от 2005 г.

#### ➤ **Екологично чист градски транспорт и пътуване до работното място**

В градовете преминаването към по-екологичен транспорт се улеснява от по-ниските изисквания към пробег на превозните средства и по-голямата гъстота на населението. Изборът

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на средства за обществен транспорт е по-голям, налице са и алтернативи като ходене пеш и каране на велосипед. Градовете страдат най-много от задръствания, лошо качество на въздуха и шумово замърсяване. Градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69 % от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете. Постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда е съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, на емисиите на парникови газове, както и на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. То ще трябва да бъде съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства.

По-голям дял на пътуванията с колективен транспорт, съчетан с минимум на задълженията за обслужване, ще позволи нарастване на гъстотата и честотата на обслужването, като по този начин ще породи положителен цикъл за видовете обществен транспорт. Управлението на търсенето и планирането на земеползването могат да понижат обема на трафика. Улесняването на пешеходците и велосипедистите трябва да се превърне в неотменна част на градската мобилност и оформлението на инфраструктурата.

Употребата на по-малки, по-леки и по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка са особено подходящи за въвеждането на алтернативни горива и системи за задвижване. Те могат да дадат значителен принос към намаляването на въглеродната интензивност на градския транспорт, като същевременно служат и за изпитателен стенд за нови технологии и възможност за ранно реализиране на пазара. Пътните такси и премахването на несправедливото данъчно облагане също могат да съдействат за насърчаване на използването на обществения транспорт и постепенното въвеждане на алтернативни принципи на задвижване.

Взаимодействието между товарния превоз на дълги разстояния и транспорта в крайната отсечка (т.нар. „последна миля“) трябва да се организира по-ефективно. Целта е да се ограничат индивидуалните доставки, най-„неефективната“ част от пътуването, до възможно най-късата отсечка. Използването на интелигентни транспортни системи допринася за управлението на трафика в реално време, като съкращава времето за доставка и задръстванията в крайната отсечка. Това би могло да се постигне с градски товарни автомобили с ниски емисии. Използването на електрически, водородни и хибридни технологии ще намали не само емисиите, но и шума, като направи възможно по-голяма част от товарния превоз в градските райони да се извършва през нощта. Това ще облекчи проблема със задръстванията по пътищата през пиковите часове сутрин и следобед.

В Бялата книга са формулирани 10 цели за постигане на *конкурентоспособна и ефективна транспортна система* (целеви показатели за реализиране на намалението на емисии от парникови газове с 60 %):

- (1) Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поэтапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г.
- (2) Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40% до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %).
- (3) До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50% до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

(4) До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път.

(5) Пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г., висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г. и съответния набор от информационни услуги.

(6) До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.

(7) Внедряване на модернизирания инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско авиационно пространство. Внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS). Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео).

(8) Да се създаде рамката на европейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния транспорт до 2020 г.

(9) Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.

(10) Да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията (включително вредни субсидии), генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

#### 4. ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС – РЕГЛАМЕНТИ, ДИРЕКТИВИ И РЕШЕНИЯ

Европейският съюз е юридическо лице и в тази си функция разполага с обособена нормативна уредба, различна от международното право. Освен това правото на Европейския съюз има пряко или непряко въздействие върху правото на членуващите в него държави и, след като влезе в сила, става част от правната система на всяка държава членка. Правната уредба е разделена на първично законодателство (Договорите и общите правни принципи), вторично законодателство (основаващо се на Договорите) и допълващо право.

##### ➤ Източници на правото на ЕС и тяхната йерархия:

- 1) Договор за Европейския съюз (ТЕУ); Договор за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС); както и протоколите към тях (общо 37 протокола, 2 приложения и 65 декларации, приложени към договорите с цел уточняване на подробностите, без да са включени в пълния правен текст); Харта на основните права на Европейския съюз; подобно на двата основни договора, Договорът за създаване на Европейската общност за атомна енергия (Евратом) все още е в сила като отделен договор.
- 2) международни споразумения;
- 3) общи принципи на правото на Съюза;
- 4) вторично право.

##### ➤ Първично право на ЕС

Договорите и общите принципи се намират на върха на нормативната йерархия и представляват т.нар. "първично право". След влизането в сила на Договора от Лисабон на 1 декември 2009 г. същата сила има и Хартата на основните права. Международните споразумения, сключени от Европейския съюз, са подчинени на първичното право. На следващото, по-ниско равнище се намира вторичното право: то е валидно само при условие че съответства на правните актове и споразумения от по-високо равнище.

##### ➤ Вторично право на Европейския съюз

Общи положения

Правните актове на Съюза са изброени в член 288 от ДФЕС. Това са регламентите, директивите, решенията, препоръките и становищата.

##### ➤ Основни актове на ЕС, свързани с развитието на транспорта:

Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС

Регламентът:

- определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа;
- посочва проекти от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- установява приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.
- предвижда мерки за изграждането на трансевропейската транспортна мрежа. Изпълнението на проектите от общ интерес зависи от степента им на зрялост, от спазването на националните законови процедури и на законовите процедури на Съюза и наличието на финансови ресурси, без да се предрешава финансовият ангажимент на държава-членка или на Съюза.

Регламентът се прилага за трансевропейската транспортна мрежа, която обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги.

Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт.

#### ➤ Цели на трансевропейската транспортна мрежа:

##### - сближаване чрез:

i) достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, включително отдалечените, най-отдалечените, островните, периферните и планинските райони, както и рядко населените райони;

ii) намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата между държавите-членки;

iii) за движението на пътници и товари, взаимосвързаност между транспортната инфраструктура за движението на дълги разстояния, от една страна, и регионалното и местното движение, от друга страна;

iv) транспортна инфраструктура, която отразява характерното положение в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на всички европейски региони;

##### - ефикасност чрез:

i) премахване на тесните места и изграждане на липсващите връзки в рамките на транспортните инфраструктури и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите-членки и между тях;

ii) взаимосвързаност и оперативна съвместимост на националните транспортни мрежи;

iii) оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт;

iv) насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

v) ефективно използване на новите и съществуващите инфраструктури;

vi) икономически ефективно прилагане на иновационни технологически и оперативни концепции;

**- устойчивост чрез:**

i) развитие на всички видове транспорт по начин, съвместим с осигуряването на устойчив и икономически ефективен транспорт в дългосрочен план;

ii) принос към целите за ниски емисии на парникови газове, нисковъглероден и чист транспорт, сигурност на горивата, намаляване на външните разходи и опазване на околната среда;

iii) насърчаване на нисковъглеродния транспорт с цел до 2050 г. да бъде постигнато значително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в съответствие с целите на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>;

**- увеличаване на ползите за потребителите на мрежата чрез:**

i) задоволяване нуждите на нейните потребители от мобилност и транспорт в рамките на Съюза и във връзките с трети страни;

ii) осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество за пътническите и товарните превози;

iii) оказване на подкрепа за мобилността, дори в случаи на природни или причинени от човека бедствия, и осигуряване на достъп до услугите на спешната помощ и спасителните служби;

iv) създаване на изисквания за инфраструктурата, по-специално в областта на оперативната съвместимост, безопасността и сигурността, които да осигурят качество, ефикасност и устойчивост на транспортните услуги;

v) достъпност за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

**➤ Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейската транспортна мрежа се осъществява при ефективно използване на ресурсите чрез:**

- развитие, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура;
- оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на инфраструктурата;
- внедряване на нови технологии и телематични приложения, когато внедряването е икономически обосновано;
- вземане под внимание на възможни полезни взаимодействия с други мрежи, по-специално трансевропейски енергийни или телекомуникационни мрежи;
- оценка на стратегическото въздействие върху околната среда, със създаване на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

подходящи планове и програми, както и оценка на въздействието върху смекчаването на последиците от изменението на климата;

- мерки за планиране и разширяване на капацитета на инфраструктурата, когато е необходимо;
- подходящ анализ на уязвимостта на транспортната инфраструктура по отношение на изменението на климата, както и в резултат на природните или причинените от човека бедствия, с оглед справянето с тези предизвикателства;

Постепенното развитие на трансевропейската транспортна мрежа се постига преди всичко чрез реализирането на структура от две нива за тази мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа.

Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури.

Проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите на мрежата.

Съюзът може да подкрепи, включително финансово, проекти от общ интерес, за да свърже трансевропейската транспортна мрежа с инфраструктурните мрежи на съседни държави, при определени с Регламента условия.

Широкообхватната мрежа:

- е описана на картите и в списъците в приложение I и приложение II, част 2 от Регламент 1315/2013 г.;
- се определя допълнително чрез описанието на инфраструктурните компоненти;
- отговаря на изискванията за транспортната инфраструктура, посочени в настоящата глава;
- представлява основата за определянето на проектите от общ интерес;
- отразява физическите ограничения и топографските особености на транспортната инфраструктура на държавите-членки съгласно определеното в (TCOC).

Предвидено е държавите-членки полагат всички възможни усилия за завършване на изграждането на широкообхватната мрежа и за спазване на съответните разпоредби на Регламент 1315/2013 г. до 31 декември 2050 г.

При разработването на широкообхватната мрежа се дава общ приоритет на мерките, необходими за:

- осигуряване на по-добър достъп и свързаност на всички региони на Съюза при отчитане особеностите на островите, изолираните мрежи и рядко населените, отдалечените и най-отдалечените райони;
- осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- изграждане на липсващите връзки и отстраняване на тесните места, по-специално по трансграничните участъци;
- насърчаване на ефективното и устойчиво използване на инфраструктурата и, при необходимост, увеличаване на капацитета;
- подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост на климатични условия и при необходимост — на бедствия, екологични характеристики, социални условия, достъпност за всички потребители, включително възрастните хора, лицата с ограничена подвижност и пътниците с увреждания, както и качеството на услугите и непрекъснатостта на транспортните потоци;
- въвеждане и разгръщане на телематичните приложения, както и насърчаване разработването на иновативни технологии.

С цел да се допълнят посочените мерки, се обръща особено внимание на мерките, необходими за:

- гарантиране на сигурност по отношение на горивата чрез повишена енергийна ефективност и чрез насърчаване използването на алтернативни и по-специално на нисковъглеродни или невъглеродни източници на енергия и задвижващи системи;
- смекчаване на излагането на градските зони на отрицателните последици от транзитния железопътен и автомобилен транспорт;
- премахване на административните и техническите пречки, по-специално пред оперативната съвместимост на трансевропейската транспортна мрежа и пред конкуренцията.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## ➤ Предвиждания на регламента по отношение на отделните транспортни сектори:

### Железопътна транспортна инфраструктура

#### Изисквания към транспортната инфраструктура

Държавите-членки осигуряват железопътната инфраструктура:

- с изключение на изолираните мрежи, да е оборудвана с ERTMS;
- да е в съответствие с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и с мерките за нейното прилагане с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;
- да отговаря на изискванията на ТСОС, приета в съответствие с член 6 от Директива 2008/57/ЕО, освен когато това се допуска от приложимата ТСОС или съгласно процедурата, предвидена в член 9 от Директива 2008/57/ЕО;
- с изключение на изолираните мрежи, да е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове — по отношение на страничните коловози;
- да отговаря на изискванията, предвидени в Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, по отношение на достъпа до товарните терминали.

#### Приоритети за развитието на железопътната инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с железопътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, приоритет има следното:

- внедряването на ERTMS;
- преминаването към номинално междурелсие от 1 435 mm;
- смекчаването на въздействието на шума и вибрациите, предизвикани от железопътния транспорт, по-специално чрез мерки за подвижния състав и инфраструктурата, включително
- шумозащитни екрани;
- спазване на изискванията относно инфраструктурата и увеличаване на оперативната съвместимост;
- подобряването на безопасността на железопътните прелези.





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## Пътна транспортна инфраструктура

### Изисквания към транспортната инфраструктура

Държавите-членки осигуряват:

- пътищата да съответстват на разпоредбите на член 17, параграф 3, букви а, б или в от Регламент 1315/2013;
- безопасността на пътнотранспортната инфраструктура да се осигурява, контролира и, при необходимост, да се подобрява в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- пътните тунели с дължина повече от 500 m да са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета [29] и Решение 2009/750/ЕО на Комисията;
- за всяка интелигентна транспортна система, внедрена от публичен орган в пътната транспортна инфраструктура, да се спазват изискванията на Директива 2010/40/ЕС, като внедряването се осъществява по начин, съответстващ на делегираните актове, приети по силата на посочената директива.

### Приоритети за развитието на пътната инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с пътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, приоритет има следното:

- подобряване и насърчаване на пътната безопасност;
- използване на ИТС, по-конкретно мултимодални информационни системи и системи за управление на трафика и създаване на условия за интегрирани системи за комуникация и разплащане;
- въвеждане на нови технологии и иновации за насърчаване на нисковъглеродния транспорт;
- осигуряване на подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на безопасност и сигурност.
- намаляване на задръстванията по съществуващите пътища.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## Транспортна инфраструктура по вътрешните водни пътища

### Изисквания към транспортната инфраструктура

Държавите-членки осигуряват свързването на вътрешно-водните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура.

Вътрешноводните пристанища предлагат най-малко един товарен терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилагат прозрачни такси.

Държавите-членки осигуряват:

- реките, каналите и езерата да отговарят на минималните изисквания за водни пътища клас IV, определени в новата класификация на вътрешните водни пътища, установена от Европейска конференция на министрите на транспорта (ECMT), и да осигуряват постоянно свободно пространство за преминаване под мостовете, без да се засягат членове 35 и 36 от Регламент 1315/2013. По искане на държава-членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията предоставя дерогации от минималните изисквания за газене (по-малка от 2,50 m) и за минимална височина под мостовете (по-малка от 5,25 m);

- реките, каналите и езерата да се поддържат с цел да се запазят добрите условия за корабоплаване при спазване на приложимото право в областта на околната среда;

- реките, каналите и езерата са оборудвани с RIS.

### Приоритети за развитие на инфраструктурата по вътрешните водни пътища

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, и в допълнение към общите приоритети, приоритет има следното:

- за съществуващите вътрешноводни пътища — прилагане на необходимите мерки за достигане на стандартите за вътрешноводни пътища клас IV;

- където е приложимо, постигане на по-високи стандарти за модернизиране на съществуващи водни пътища и за създаване на нови водни пътища в съответствие с техническите аспекти на инфраструктурата на ECMT с цел да се задоволи търсенето на пазара;

- внедряване на телематични приложения, включително RIS;

- свързване на инфраструктурата на вътрешните пристанища с железопътната инфраструктура за товарни превози и пътната транспортна инфраструктура.

- обръщане на особено внимание на свободно течащите реки, близки до естественото си състояние и които по тази причина могат да бъдат обект на специални мерки;

- насърчаване на устойчивото корабоплаването по вътрешните водни пътища;

- модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## Инфраструктура за морски транспорт и морски магистрали

### Изисквания към транспортната инфраструктура

Държавите-членки гарантират, че:

- морските пристанища са свързани с железопътни линии или пътища и при възможност с вътрешноводни пътища от широкообхватната мрежа, освен когато тази връзка е невъзможно поради физически пречки;
- всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, предлага най-малко един терминал, отворен за операторите по недискриминационен начин, и да прилага прозрачни такси;
- морските канали, фарватерите на пристанищата и устията свързват две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища и отговарят най-малко на вътрешноводни пътища от клас VI.

Държавите-членки гарантират, че пристанищата включват необходимото оборудване за подпомагане на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари съгласно Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, както и в съответствие с други съответни актове на правото на Съюза.

Държавите-членки въвеждат VTMS и SafeSeaNet в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, и внедряват електронни морски услуги, включително по-конкретно услуги за обслужване на едно гише съгласно предвиденото в Директива 2010/65/ЕС.

### Приоритети за развитието на инфраструктурата за морски транспорт

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата за морски транспорт, и в допълнение към общите приоритети, приоритет има следното:

- насърчаване на морските магистрали, в това число на плаванията на къси разстояния, улесняване на развитието на връзките с хинтерланда и, по-специално, разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на морския транспорт в съответствие с приложимите изисквания на правото на Съюза или други имащи отношение международни споразумения;
- взаимно свързване на морските пристанища с вътрешно-водните пътища;
- въвеждане на VTMS и електронни морски услуги;
- въвеждане на нови технологии и иновации за насърчаване на алтернативните горива и енергийно ефективния морски транспорт, включително втечен природен газ (LNG);
- модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## Инфраструктура за въздушен транспорт

### Изисквания към транспортната инфраструктура

- Държавите-членки гарантират, че всяко летище на тяхна територия предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси.
- Държавите-членки гарантират, че към инфраструктурата за въздушен транспорт на широкообхватната мрежа се прилагат общи основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета.
- Държавите-членки гарантират, че за подобряване на ефективността и устойчивостта на европейската авиационна система, на правилата за прилагане и на спецификациите на Съюза, инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за осъществяване на единното европейско небе в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета [33], Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета [34], Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета [35] и Регламент (ЕО) № 552/2004, както и на дейностите по въздушен транспорт.

### Приоритети за развитието на инфраструктурата за въздушен транспорт

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата за въздушен транспорт, и в допълнение към общите приоритети, приоритет има следното:

- увеличаване на капацитета на летищата;
- подпомагане за реализирането на единното европейско небе и на системи за управление на въздушното движение, особено на онези, които внедряват системата SESAR;
- подобряване на мултимодалните връзки на летищата с инфраструктурата за други видове транспорт;
- подобряване на устойчивостта и намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## Инфраструктура за интермодален транспорт

### Изисквания към транспортната инфраструктура

Държавите-членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че

- в товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на пътници и товари;
- без да се засягат приложимото право на Съюза и приложимото национално право, товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига. Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информацията относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;
- без да се засягат приложимото право на Съюза и приложимото национално право, непрекъснатият пътнически поток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.

Товарните терминали се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

### Приоритети за развитието на инфраструктурата за интермодален транспорт

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата за интермодален транспорт, и в допълнение към общите приоритети, приоритет има следното:

- осигуряване на ефективно свързване и интегриране на широкообхватната мрежа, включително, когато е необходимо, чрез инфраструктура за достъп и чрез товарни терминали и логистични платформи;
- премахване на основните технически и административни пречки пред мултимодалния транспорт;
- изграждане на безпрепятствен информационен поток между различните видове транспорт и създаване на условия за предоставянето на услуги от областта на мултимодалния и на отделните видове транспорт в цялата трансевропейска транспортна система.

При развитието на широкообхватната мрежа в градските възли държавите-членки се стремят, когато е възможно, да гарантират:

- за пътническия транспорт взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;
- за товарния транспорт взаимосвързаност между железопътната, пътната

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

инфраструктура и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;

- подходяща връзка между различните железопътни гари, пристанища или летища от широкообхватната мрежа в даден градски възел;
- безпрепятствени връзки между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален трафик, и за доставки на товари в градските зони, включително разпределителни и логистични центрове;
- намаляване на излагането на градските зони на отрицателните последици от транзитния железопътен и автомобилен транспорт, което може да включва заобикаляне на градските зони;
- насърчаване на ефективните доставки на товари за градските зони с ниски нива на шум и на въглеродни емисии.

#### Телематични приложения

Телематичните приложения осигуряват условия за управление на трафика и, по отношение на мултимодалните транспортни операции, обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели и опростени административни процедури. Телематичните приложения улесняват безпрепятствената връзка между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален транспорт.

Телематичните приложения се въвеждат, където е осъществимо в Съюза, за да се даде възможност за функционирането на набор от основни оперативно съвместими способности във всички държави-членки.

Посочените в настоящия член телематични приложения включват, за съответните видове транспорт, по-специално:

- за железопътните линии: ERTMS;
- за вътрешните водни пътища: RIS;
- за автомобилния транспорт: ITS;
- за морския транспорт: VTMS и електронни морски услуги, включително обслужване на едно гише, общностни пристанищни системи и съответните митнически информационни системи;
- за въздушния транспорт: системи за управление на въздушното движение, по-специално във връзка със системата SESAR.

#### Услуги за устойчив товарен превоз

Държавите-членки обръщат особено внимание на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел:

- подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление;
- насърчаване внедряването на иновационни транспортни услуги, включително посредством морските магистрали, телематичните приложения и развитието на спомагателна инфраструктура, необходима за постигане най-вече на онези цели на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

услугите, свързани с околната среда и безопасността, както и създаването на съответните структури за управление;

- улесняване на услугите за мултимодални транспортни операции, включително на необходимите съпътстващи информационни потоци, и подобряване на сътрудничеството между доставчиците на транспортни услуги;
- стимулиране на ефикасността по отношение на ресурсите и въглеродните емисии, по-специално в областта на тяговата система, системите за управление/разход на гориво на превозните средства, планирането на системи и операции;
- анализиране и предоставяне на информация за характеристиките и показателите на автомобилния парк, административните изисквания и човешките ресурси;
- подобряване на връзките към най-уязвимите и изолирани части на Съюза, по-конкретно най-отдалечените, островните, отдалечените и планинските райони.

#### Нови технологии и иновации

За да може широкообхватната мрежа да не изостава от най-новото в областта на иновационните технологии и внедрявания, целта, по-специално, е:

- подкрепа и насърчаване на декарбонизацията на транспорта чрез преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии;
- създаване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез стимулиране на енергийната ефективност, въвеждане на системи за алтернативно задвижване, включително системи за електрическо захранване, и осигуряване на съответната инфраструктура. Тази инфраструктура може да включва мрежи и други съоръжения, необходими за снабдяването с енергия, да отчита взаимодействието инфраструктура—превозно средство и да включва телематични приложения;
- подобряване на безопасността и устойчивостта на движението на хора и превоза на стоки;
- подобряване функционирането, управлението, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефективността на мрежата, включително продажба на билети за мултимодален транспорт и координиране на разписанията за пътуване;
- насърчаване на ефективни начини за осигуряване на достъпна и разбираема информация за всички граждани по отношение на взаимосвързаността, оперативната съвместимост и мултимодалността;
- насърчаване на мерките за намаляване на външните разходи като задръстванията, увреждането на здравето и всички видове замърсяване, включително шумовото, както и емисиите;
- въвеждане на технология за сигурност и съвместими с нея стандарти за идентифициране в мрежите;
- подобряване на устойчивостта спрямо изменението на климата;
- по-нататъшен напредък в разработването и внедряването на телематични приложения в рамките на отделните видове транспорт и между тях.

#### Безопасна и сигурна инфраструктура

Държавите-членки се стремят да гарантират, че транспортната инфраструктура осигурява безопасното и сигурно движение на пътниците и товарите.

#### Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията

При планирането на дадена инфраструктура държавите-членки правят необходимото за

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

подобряване на устойчивостта спрямо изменението на климата и екологичните катастрофи.

#### Защита на околната среда

Екологичната оценка на плановете и проектите се извършва в съответствие с правото на Съюза в сферата на околната среда, включително директиви 92/43/ЕИО, 2000/60/ЕО, 2001/42/ЕО и 2009/147/ЕО и 2011/92/ЕС.

#### Достъпност за всички потребители

Транспортната инфраструктура създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Проектирането и изграждането на транспортната инфраструктура отговаря на съответните изисквания, уредени в правото на Съюза.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## Основна мрежа

### Определяне на основната мрежа

Основната мрежа, посочена на картите от приложение I на Регламента, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мулти-модален транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система.

Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.

Държавите-членки вземат подходящи мерки за изграждането на основната мрежа, за да се спазят разпоредбите на настоящата глава най-късно до 31 декември 2030 г.

Най-късно до 31 декември 2023 г. Комисията извършва оценка на реализирането на основната мрежа.

### Изисквания към инфраструктурата

За да се осигури ефективно използване на ресурсите на транспортната инфраструктура за пътническите и товарните превози, както и достатъчен капацитет, се вземат предвид иновационните технологии, телематичните приложения и регулаторните и управленските мерки в областта на използването на инфраструктурата.

Инфраструктурата на основната мрежа отговаря и на следните изисквания:

#### - **за пътна транспортна инфраструктура:**

- ✓ изискванията по член 17, параграф 3, буква а) или б) от Регламент 1315/2013;
- ✓ създаване на зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 km в съответствие с обществените, пазарните и екологичните нужди, с цел, *inter alia*, за потребителите на пътища с търговска цел да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност;
- ✓ наличие на алтернативни чисти горива;

#### - **за инфраструктура за въздушен транспорт:**

- ✓ капацитет за осигуряване на наличие на алтернативни чисти горива.

### Възли на основната мрежа

Възлите на основната мрежа включват:

- градски възли, включително прилежащите им пристанища и летища;
- морски пристанища и вътрешноводни пристанища;
- гранично-пропускателни пунктове към съседни държави;
- железопътно-автомобилни терминали;
- пътнически и товарни летища.

Морските пристанища от основната мрежа, посочени в част 2 на приложение II от Регламента, се свързват с железопътната и пътната транспортна инфраструктура, а където е

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

възможно — и с транспортната инфраструктура на вътрешните водни пътища, на трансевропейската транспортна мрежа до 31 декември 2030 г., освен при физическа невъзможност за тази връзка.

Основните летища, посочени в част 2 от приложение II от Регламента, се свързват с железопътната и пътнотранспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа най-късно до 31 декември 2050 г. освен при физическа невъзможност за тази връзка. Предвид потенциалното транспортно търсене, при възможност тези летища се интегрират с високоскоростната железопътна мрежа.

### Инструмент на коридорите на основната мрежа

Коридорите на основната мрежа са инструмент, който улеснява координираното реализиране на основната мрежа. За да се стигне до мултимодален транспорт с ефикасно използване на ресурсите, като по този начин се допринесе за сближаване чрез по-добро териториално сътрудничество, при коридорите на основната мрежа се акцентира върху:

- интеграцията на различните видове транспорт,
- оперативната съвместимост, както и
- координираното развитие на инфраструктурата, по-специално в трансграничните участъци и тесните места.

Коридорите на основната мрежа обхващат най-важните потоци на дълги разстояния в основната мрежа и са предназначени по-специално да подобрят трансграничните връзки в рамките на Съюза.

Коридорите на основната мрежа са мултимодални и отворени за включването на всички видове транспорт, обхванати от Регламент (ЕС) 1315/2013. Те пресичат най-малко две граници и включват, ако е възможно, поне три вида транспорт, включително, където е приложимо — морски магистрали.

За да се улесни координираното реализиране на коридорите на основната мрежа, ERTMS и морските магистрали, в съгласие със заинтересованите държави-членки и след консултация с Европейския парламент и Съвета, Комисията назначава един или повече европейски координатори.

### Европейският координатор:

- подкрепя координираното реализиране на съответния коридор на основната мрежа и по-специално навременното изпълнение на работния план за този коридор на основната мрежа;
- изготвя работния план на коридора съвместно с държавите-членки и наблюдава неговото изпълнение;
- консултира се с Форума за коридорите във връзка с плана и неговото изпълнение;
- докладва на държавите-членки, на Комисията и, по целесъобразност, на всички други образувания, пряко ангажирани в развитието на коридора на основната мрежа, относно всички срещнати трудности и по-специално когато развитието на коридора е възпрепятствано, с цел да допринесе за намирането на подходящи решения;
- всяка година изготвя за Европейския парламент, Съвета и Комисията и заинтересованите държави-членки доклад за постигнатия напредък при реализирането на коридора на основната мрежа;
- проучва търсенето на транспортни услуги, възможностите за субсидиране на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

инвестиции и финансиране, стъпките, които трябва да се предприемат, и условията, които трябва да се изпълнят, за да се улесни достъпът до това субсидиране или финансиране, като дава подходящи препоръки.

Европейският координатор на всеки коридор на основната мрежа се подпомага в изпълнението на своите задачи във връзка с работния план и неговото изпълнение от секретариат и от консултативен форум (Форум за коридора). Форумът за коридора се създава съгласувано със заинтересованите държави-членки, като негов председател е европейският координатор. Заинтересованите държави-членки се споразумяват за членския състав на Форума за коридора за тяхната съответна част от коридора на основната мрежа.

До 31 декември 2023 г. ЕК, след като се консултира по целесъобразност с държавите-членки и подпомагана от европейските координатори, прави преглед на реализирането на основната мрежа, като оценява:

- съответствието с разпоредбите, определени в настоящия регламент;
- напредъка при изпълнението на настоящия регламент;
- промените в потоците на пътническият и товарния превоз;
- развитието по отношение на националните инвестиции в транспортната инфраструктура;
- необходимостта от изменение на настоящия регламент.

При оценката се вземат предвид, наред с другото, и въздействието на променящите се характеристики на трафика и съответното развитие в планове за инвестиции в инфраструктурата.

Освен посочения преглед Комисията, в сътрудничество с държавите-членки, извършва оценка на това дали в основната мрежа трябва да се включат нови участъци, като някои бивши трансгранични приоритетни проекти, изброени в Решение № 661/2010/ЕС. Комисията представя законодателно предложение, ако е необходимо.

При извършването на посочения преглед Комисията оценява дали основната мрежа, предвидена в настоящия регламент, ще бъде приведена в съответствие с разпоредбите на глава III най-късно до 2030 г., като се вземат предвид икономическото и бюджетното положение в Съюза и в отделните държави-членки. Комисията също преценява, в консултация с държавите-членки, дали основната мрежа следва да бъде изменена, като се отчитат развитието на транспортните потоци и планирането на националните инвестиции. При необходимост Комисията може да представи предложение за изменение на настоящия регламент.

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010:

- ✓ създава Механизъм за свързване на Европа („МСЕ“), с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. Освен това с

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 г.

- ✓ определя финансов пакет за изпълнението на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) за периода 2014—2020 г. в размер на 33 242 259 000 евро по текущи цени, съставляващ основната референтна сума за Европейския парламент и Съвета при годишната бюджетна процедура, по смисъла на точка 17 от Междунституционалното споразумение между Европейския парламент, Съвета и Комисията от 2 декември 2013 относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление
- ✓ определя специфични секторни цели в транспортния сектор (подкрепа за проекти от общ интерес по см. на Регламент (ЕС) № 1315/2013), насочени към:
  - премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци.
  - осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността.
  - оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 913/2010 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз:

- ✓ определя правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.
- ✓ определя правила за избора, организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз.

Регламентът се прилага за управлението и ползването на железопътната инфраструктура, включена в коридорите за товарен превоз.

Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт:

- ✓ установява рамка в подкрепа на координираното и последователно внедряване и използване на интелигентни транспортни системи (ИТС) в рамките на Съюза, по-специално през границите между държавите-членки, и установява общите условия, необходими за тази цел.
- ✓ предвижда разработването на спецификации за действия в рамките на следните приоритетни области:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията;
- непрекъснатост на ИТС услугите за управление на движението и товарните превози;
- ИТС приложения за пътна безопасност и сигурност;
- свързване на превозното средство с транспортната инфраструктура, както и разработването по целесъобразност на необходимите стандарти.

Директива 2010/40/ЕС се прилага за ИТС приложения и услуги в областта на автомобилния транспорт и техните интерфейси с други видове транспорт, без да се засягат въпроси, които са свързани с националната сигурност или са необходими в интерес на отбраната.

Разпоредбите на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207/1 от 6 август 2010 г.) са въведени в българското законодателство със ЗИД на Закона за автомобилните превози (ДВ, бр. 99 от 2012 г.).

ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство установява:

а) правилата, приложими за управлението на железопътната инфраструктура и дейностите в областта на железопътния транспорт, осъществявани от железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в държава-членка;

б) критериите, приложими при издаването, подновяването или изменението на лицензи от държава-членка, предназначени за железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в Съюза;

в) принципите и процедурите, приложими по отношение на определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и на разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет.

Директива се прилага за използването на железопътната инфраструктура за вътрешни и международни железопътни услуги.

Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.

В условията на по-ефективното използване на ресурсите, транспортният сектор е един от основните фактори за икономически растеж и ще допринесе за повишаване на конкурентоспособността и предлагането на по-надеждни, безопасни и качествени услуги.

Пътната мрежа е съставена от републикански и общински пътища. По данни на НСИ към 31.12.2012 г. дължината на републиканската пътна мрежа в България, която включва автомагистрала, първокласни, второкласни пътища, третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли, е 19 602 км. Най-голям е делът на третокласните пътища - 61.5% от общата дължина на републиканската пътна мрежа, следвани от второкласните пътища - 20.1% и първокласните пътища - 15.2%. Автомагистралите са едва 2.8% от общата дължина. Дължината на общинската пътна мрежа е 19 430 км. Покритието на страната с автомагистрала и пътища първи клас е неравномерно. Пътните направления изток - запад са много по-добре развити от тези в посока север - юг, което до голяма степен се обуславя от релефа на страната. По-високата гъстота на изградените автомагистрала и първокласните пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район определя по-добрата достъпност и комуникативност. Въпреки предприетите през последните години мерки и предвид факта, че извършените инвестиции са

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

недостатъчни спрямо нуждите, няма значимо подобрене на цялостното състояние на пътищата и осигурена достатъчна проходимост при зимни условия по направление север - юг. С особено влошено качество са 43% от третокласните пътища, а те осъществяват вътрешнорегионалните връзки и допринасят за преодоляване на различията в регионите, развитие на туризма и привличане на инвестиции. Друг основен проблем в областта на пътната мрежа е продължаващата липса на завършени магистрала по най-важните направления на страната.

От реконструкция и основен ремонт, спешно се нуждаят над 32 км автомагистрала, 599 км пътища I-ви клас, 1 212 км пътища II-ри клас и 5 014 км третокласни пътища. Особено важно за подобряване на състоянието на сектора е увеличаването на товарносимостта на пътната настилка по основните международни транспортни коридори и по второкласните и третокласни пътища, която да се приведе в съответствие с европейските изисквания. По отношение на транзитните потоци, преминаващи през страната, най-голям трафик има по направленията Калотина - Капитан Андреево и Русе - Капитан Андреево. След пускане в експлоатация на втория мост над р. Дунав направление Видин - Кулата също увеличи своята значимост за транзитни превози. Поради стратегическото положение на страната с преминаващи през територията ѝ пет трансевропейски транспортни коридора и след приемането на България в ЕС транзитът през страната се увеличи многократно. Броят на леките и тежкотоварните автомобили е два пъти и половина по-голям спрямо периода преди 2007 г. Наред с нарастването на броя на моторните превозни средства, се увеличава и натовареността на пътищата и риска от ПТП (102.5 ПТП на милион жители за 2009 г. при среден брой за ЕС27-64.1 ПТП).

С оглед интегриране на националната пътна мрежа в транспортната мрежа на ЕС са необходими инвестиции за развитието на „основната“ и „разширената“ транс-европейска транспортна мрежа на територията на страната, както и на ключови вътрешни връзки с TEN-T мрежата. Проблем по мрежата са „тесните места“, които е необходимо да бъдат отстранени. От първостепенно значение е участъка от Благоевград до Сандански по АМ „Струма“. Необходими са също инвестиции за изграждане, рехабилитация и поддръжка на пътни връзки към интермодални терминали, пристанища и летища. От особена важност за сектора са и въвеждането на модерни процеси на планиране и осигуряване на ефективна поддръжка на пътната инфраструктура, генериране на финансови ресурси посредством модерна система за таксуване, постигане на съответствие на техническите и експлоатационните параметри на пътната инфраструктура с европейските технически стандарти за осигуряване на безопасност и комфорт на транспорта. За подобряване на ефективността и безопасността на автомобилния транспорт е необходимо внедряването на ИТС-приложения и услуги, като например системи за управление, наблюдение и контрол на движението в градовете и по автомагистралите, системи за безопасност на превозните средства и електронните системи за събиране на пътни такси за изминатото разстояние (ТОЛ такси).

Като част от Стратегията за развитие на пътната инфраструктура до 2020 г. е разработен план за поддръжка, който включва изискванията за финансиране на поддържането на републиканските и общинските пътища и разходите за аварийни ремонти като средствата се планират в Закона за държавния бюджет.

Ефективното и ефикасно управление на пътния сектор се нуждае от допълнително развитие на институционалния капацитет за управление, подобряване на планирането на инвестициите,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

както и реализиране на различни форми за осигуряване на финансиране за рехабилитация и поддръжка в сектора. В програмен период 2007 - 2013 бяха положени целенасочени усилия за укрепване на административния капацитет в пътния сектор. Със съдействието на МФИ и инструмента JASPERS беше разработен стратегически бизнес план на Агенция „Пътна инфраструктура“. Като допълнителна мярка беше създадена НК „Стратегически инфраструктурни проекти“, включително беше разработен бизнес модел за нейното функциониране и беше привлечена експертиза от ЕИБ за разработването на основни пътни проекти. Предприетите мерки за повишаване на капацитета на служителите ще продължат да се прилагат и през периода 2014-2020 г.

Установяването на ефективни комбинирани транспортни вериги е ключов момент в политиката при превозите на товари. Една от основните мерки за устойчиво и балансирано развитие на транспортната система е насърчаването на интермодалността, като възможност за прехвърляне на товари към по-екологосъобразните видове транспорт. Развитието на интермодалните превози е приоритет на националната транспортна политика<sup>1</sup> и е една от основните цели, заложи в стълб „Свързаност“ на Дунавската стратегия. Приоритетните направления на българска територия за развитието на комбинираните превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в AGTC и направленията от основната и разширената трансевропейска транспортна мрежа.

Състоянието на железопътната инфраструктура за интермодални превози като цяло не отговаря на изискванията за извършване на съвременни товаро-претоварни услуги. Понастоящем съществуват възможности за развитие на интермодални превози от типа РО-РО - превоз на товарни автомобили със специализирани шлепове/кораби по река Дунав (пристанища Русе-Изток, Видин и Силистра) и Черно море (основно в пристанищата Варна и Бургас),

РО-ЛА - превоз на товарни автомобили (ремаркета и полуремаркета) на специализирани вагони и превози на контейнери с железопътен/воден/автомобилен транспорт. След влизането в експлоатация на Дунав мост II и тунела под Босфора, се очаква значително увеличаване на транзитните комбинирани превози. Очаква се транзитни товаропотоци да се привлекат дори и от страните на азиатския регион чрез пристанищата Варна и Бургас.

Посредством планираното изграждане на интермодални терминали в Русе и Видин ще се създадат условия за оптимално съчетаване и интегриране на различни видове транспорт (вътрешно-воден, железопътен и автомобилен) и ще се осигури възможност за извършване на голям обем товарни превози от Черно море до Централна Европа. Пристанище и ж.п. гара Русе са свързани с пристанище Варна посредством ж.п. линия Русе - Варна, която може да бъде развита като товарен коридор.

Основните предизвикателства, с които големите градове в България се сблъскват в стремежа си за постигането на устойчива градска мобилност, са свързани със задръстванията в градовете в следствие на нарасналия автомобилен трафик; замърсяването на околната среда и вредното влияние на шума; необходимостта от по-ефективно организиране на обществения градски транспорт и подобряване на неговата достъпност, както и повишаване на сигурността и безопасността и като цяло качеството му. Сред факторите, които могат да спомогнат за привличане на пътниците към обществените превозни средства, са повишаване на качеството

<sup>1</sup> Стратегията на ЕС за Дунавския регион





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

и максимално облекчен достъп до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми, създаване на интегрирани системи за таксуване, координиране на разписанията на различните видове транспорт, както и прилагане на гъвкава тарифна политика. Понастоящем в седемте най-големи български града се изпълняват проекти за реорганизация на транспортните мрежи и закупуване на екологосъобразни транспортни средства.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 5. РЕГУЛАТОРНА РАМКА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР. НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО – ЗАКОНИ, ПОДЗАКОНОВИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ, ВЪТРЕШНИ ПРАВИЛНИЦИ, НАРЕДБИ, ИНСТРУКЦИИ. ДРУГИ УСЛОВИЯ И ИЗИСКВАНИЯ

Настоящото правно проучване се основава на изследване на приложимата национална правна уредба, включително, но не само, изброените по-долу нормативни актове, като подробна нормативна справка, която обхваща, както законодателството на ЕС, така и свързаното с транспорта национално законодателство (ЗОП, ЗУТ и др.), е приложена към анализа.

### 5.1. АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

#### НОРМАТИВЕН АКТ

- ЗАКОН за автомобилните превози Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., в сила от 17.09.1999 г., посл. изм. и доп., бр. 60 от 22.07.2014 г.
- ЗАКОН за движението по пътищата, Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., в сила от 1.09.1999 г., посл. изм. бр. 37 от 22.05.2015 г.
- ЗАКОН за пътищата Обн. - ДВ, бр. 26 от 29.03.2000 г.; посл. изм. бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г.
- ЗАКОН за държавния служител Обн. - ДВ, бр. 67 от 27.07.1999 г.; в сила от 28.08.1999 г.; посл. изм. и доп., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 01.07.2012 г.;
- Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (ЗАГЛ. ИЗМ. - ДВ, БР. 44 ОТ 2011 Г.) Обн. ДВ. бр.32 от 29 Март 2002г., посл. изм. ДВ. бр.44 от 10 Юни 2011г.)
- Наредба № н-8 от 27 юни 2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка (Издадена от Министерството на транспорта. обн., ДВ, бр. 63 от 15.07.2008 г., посл. изм. бр. 14 от 19.02.2016 г.
- Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари, Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 108 от 19.11.2002 г., в сила от 19.11.2002 г., посл. изм. и доп., бр. 20 от 15.03.2016 г., в сила от 15.03.2016 г.
- Наредба № 11 от 3 юли 2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства (загл. изм. - ДВ, БР. 67 ОТ 2007 Г.) (Издадена от Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Обн. ДВ. бр.65 от 24 Юли 2001г., посл. изм. ДВ. бр.7 от 21 Януари 2011г.
- Наредба № н-3 от 7 април 2009 г. за необходимите мерки за изпълнението и прилагането на Регламент (ЕИО) № 3821/85 НА СЪВЕТА ОТ 20 ДЕКЕМВРИ 1985 Г. ОТНОСНО КОНТРОЛНИТЕ УРЕДИ ЗА РЕГИСТРИРАНЕ НА ДАННИТЕ ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПРИ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ И РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 561/2006 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА ОТ 15 МАРТ 2006 Г. ЗА ХАРМОНИЗИРАНЕ НА НЯКОИ РАЗПОРЕДБИ ОТ СОЦИАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО, СВЪРЗАНИ С АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ, ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА РЕГЛАМЕНТИ (ЕИО) № 3821/85 И (ЕО) № 2135/98 НА СЪВЕТА И ЗА ОТМЯНА НА РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 3820/85 НА

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

СЪВЕТА (Издадена от Министерството на транспорта. Обн. ДВ. бр.31 от 24 Април 2009г., изм. ДВ. бр.33 от 26 Април 2011г.)

- НАРЕДБА № 13 от 19.04.2004 г. за изискванията за задължителната употреба на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани в моторните превозни средства (ИЗДАДЕНА ОТ МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА Обн. ДВ. бр.51 от 15 Юни 2004г. В сила от 15.06.2004 г.)
- НАРЕДБА № Н-14 от 27.08.2009 г. за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка, Обн. - ДВ, бр. 71 от 04.09.2009 г.; посл. изм. и доп., бр. 20 от 09.03.2012 г.
- НАРЕДБА № 31 ОТ 26 ЮЛИ 1999 Г. ЗА ИЗИСКВАНИЯТА, УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА ПРИДОБИВАНЕ НА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО (Издадена от Министерството на транспорта и Министерството на образованието и науката. Обн. ДВ. бр.69 от 3 Август 1999г., посл. изм. ДВ. бр.57 от 13 Юли 2007г.
- НАРЕДБА № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, , Издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 104 от 27.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 99 от 14.12.2012 г., бр. 73 от 2.09.2014 г., в сила от 1.09.2014 г.
- Учебна документация за техническите специалисти по наредба Н-32/2011 г.
- НАРЕДБА № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България Обн. - ДВ, бр. 101 от 23.11.1999 г.; в сила от 23.11.1999 г.; посл. изм. и доп., бр. 52 от 10.07.2012 г.
- НАРЕДБА № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници , издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 109 от 14.12.1999 г., в сила от 14.12.1999 г., посл. изм. и доп., бр. 67 от 12.08.2014 г.
- НАРЕДБА № 35 от 3.11.1999 г. за функционалните и техническите изисквания към електронните таксиметрови апарати с фискална памет (ИЗДАДЕНА ОТ МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ И ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИЯ И МЕТРОЛОГИЯ, Обн. ДВ. бр.97 от 9 Ноември 1999г., изм. ДВ. бр.95 от 21 Ноември 2000г.)
- НАРЕДБА № 36 от 15.05.2006 г. за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания (Загл. доп. - ДВ, бр. 89 от 2010 г.) Обн. - ДВ, бр. 46 от 06.06.2006 г.; посл. изм. и доп., бр. 69 от 11.09.2012 г., в сила от 11.09.2012 г.;
- НАРЕДБА № 37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 82 от 27.08.2002 г., в сила от 27.08.2002 г., посл. изм. бр. 31 от 4.04.2014 г.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Методика за проверка на годността на допълнителното оборудване на превозните средства за използването им с учебна цел и първоначална проверка за съответствие с изискванията на Наредба № 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение (обн. ДВ бр. 82 от 27.08.2002 г.) и Наредба № 38 за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити (обн. ДВ. бр. 42 от 2004 г.)
- НАРЕДБА № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 42 от 21.05.2004 г., в сила от 21.05.2004 г., посл. изм. бр. 31 от 4.04.2014 г.
- ИНСТРУКЦИЯ № 3 от 17.10.2008 г. за организиране и провеждане на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 97 от 11.11.2008 г., изм., бр. 104 от 5.12.2008 г., изм. и доп., бр. 18 от 5.03.2010 г., бр. 80 от 14.10.2011 г., бр. 95 от 4.12.2012 г., бр. 31 от 4.04.2014 г.
- Методика за провеждане изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС
- НАРЕДБА № 39 от 29 януари 2004 г. за изискванията към водачите на моторни превозни средства от различните категории и подкатегории (Издадена от министерство на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 17 от 2.03.2004 г.кн. 4/2004 г., стр. 529)
- НАРЕДБА № 40 от 14 януари 2004 г. за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари (Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на вътрешните работи и Министерството на околната среда и водите. Обн. ДВ. бр.15 от 24 Февруари 2004г., посл. изм. ДВ. бр.100 от 20 Декември 2011г.)
- НАРЕДБА № 41 ОТ 4 АВГУСТ 2008 Г. ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ОБУЧЕНИЕ НА ВОДАЧИТЕ НА АВТОМОБИЛИ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТИТЕ ЗА ПРИДОБИВАНЕ НА НАЧАЛНА КВАЛИФИКАЦИЯ (Издадена от Министерството на транспорта, Обн. ДВ. бр.73 от 19 Август 2008г.)
- НАРЕДБА № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, пускане в движение и спиране от движение на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства (Загл. изм. и доп. - ДВ, бр. 105 от 2002 г., изм., бр. 67 от 2012 г.), Издадена от министъра на вътрешните работи, обн., ДВ, бр. 31 от 14.04.2000 г., в сила от 14.04.2000 г., посл. изм. бр. 31 от 28.04.2015 г.
- НАРЕДБА за условията и реда за събиране на таксите за ползване на пътната инфраструктура, за изминато разстояние, за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища и за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях Обн. - ДВ, бр. 64 от 18.07.2008 г.; посл. изм., бр. 64 от 17.08.2010 г., в сила от 18.09.2010 г.;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- ТАРИФА № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (Загл. изм. - ДВ, бр. 101 от 2005 г., бр. 96 от 2011 г.), Одобрена с ПМС № 81 от 10.05.2000 г., обн., ДВ, бр. 41 от 19.05.2000 г., попр., бр. 54 от 4.07.2000 г., посл. изм. и доп., бр. 45 от 30.05.2014 г., в сила от 1.01.2015 г.
- НАРЕДБА за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите Приета с ПМС № 163 от 29.06.2015 г., обн., ДВ, бр. 51 от 7.07.2015 г.
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 66 на МС от 15.04.1991 г. за определяне минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани Обн., ДВ, бр. 33 от 26.04.1991 г., доп., бр. 15 от 22.02.2000 г., изм., бр. 13 от 17.02.2004 г., бр. 16 от 15.02.2008 г., изм. и доп., бр. 104 от 27.12.2011 г., бр. 51 от 7.07.2015 г.
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, Приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.

## 5.2. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

### НОРМАТИВЕН АКТ

- РЕГЛАМЕНТ на ЕС № 91/2003 относно статистиката на железопътния транспорт
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/796 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004
- РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 653/2007 НА КОМИСИЯТА от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
- РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1371/2007 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт
- РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 169/2009 НА СЪВЕТА от 26 февруари 2009 г. относно прилагане на правилата на конкуренцията в сектора на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт
- РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 80/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 14 януари 2009 г. относно кодекс за поведение при компютризираните системи за резервация и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 2299/89

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 402/2013 НА КОМИСИЯТА от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/1136 НА КОМИСИЯТА от 13 юли 2015 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 36/2010 НА КОМИСИЯТА от 3 декември 2009 г. относно образци на Общността за свидетелства за управление на локомотив, допълнителни удостоверения, заверени копия на допълнителните удостоверения и формуляри за заявления за свидетелства за управление на локомотив съобразно с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 913/2010 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1158/2010 НА КОМИСИЯТА от 9 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1169/2010 НА КОМИСИЯТА от 10 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на разрешително за железопътна безопасност
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 445/2011 НА КОМИСИЯТА от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1077/2012 НА КОМИСИЯТА от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1078/2012 НА КОМИСИЯТА от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 869/2014 НА КОМИСИЯТА от 11 август 2014 г. относно нови железопътни услуги за превоз на пътници
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 870/2014 НА КОМИСИЯТА от 11 август 2014 г. относно критериите за заявителите по отношение на капацитета на железопътната инфраструктура
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/10 НА КОМИСИЯТА от 6 януари 2015 г. относно критериите спрямо заявителите на железопътен инфраструктурен капацитет и за отмяна на Регламент (ЕС) № 870/2014
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/171 НА КОМИСИЯТА от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/909 НА КОМИСИЯТА от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/1100 НА КОМИСИЯТА от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/429 НА КОМИСИЯТА от 13 март 2015 г. за определяне на условията, които трябва да се спазват при прилагането на такси за шум
- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/545 НА КОМИСИЯТА от 7 април 2016 г. относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура
- ДИРЕКТИВА 91/440/ЕИО НА СЪВЕТА от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността
- ДИРЕКТИВА 2001/12/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА от 26 Февруари 2001 г. за изменение и допълнение на директива на съвета 91/440/ЕИО за развитие на железниците на общността
- ДИРЕКТИВА 2004/51/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 29 април 2004 г. изменяща Директива на Съвета 91/440/ЕИО относно развитието на железопътните мрежи в Общността
- ДИРЕКТИВА 2007/58/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура
- Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 7 декември 1992 г. относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки
- ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА 95/18/ЕС от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия
- ДИРЕКТИВА 2001/13/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия
- ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт)
- ДИРЕКТИВА 2014/88/ЕС НА КОМИСИЯТА от 9 юли 2014 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие
- ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 16 декември 2008 г. за изменение на директива 2004/49/ЕО относно

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт)

- ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА 95/19/ЕС от 19 Юни 1995 относно ползване на железопътната инфраструктура и съответните й такси
- ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност
- ДИРЕКТИВА 2009/149/ЕО НА КОМИСИЯТА от 27 ноември 2009 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие
- ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността
- ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/882 НА КОМИСИЯТА от 1 юни 2016 г. за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на езиковите изисквания
- ДИРЕКТИВА 2008/57/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността и последващите изменения
- ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз.
- ДИРЕКТИВА 2008/68/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари
- ДИРЕКТИВА 2010/61/ЕС НА КОМИСИЯТА от 2 септември 2010 г. за първоначално изменение с цел привеждане в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари
- ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство
- ДИРЕКТИВА 2012/45/ЕС НА КОМИСИЯТА от 3 декември 2012 г. за привеждане за втори път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари
- ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1299/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1300/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1303/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1301/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1302/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 321/2013 НА КОМИСИЯТА от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО и последващите изменения
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1304/2014 НА КОМИСИЯТА от 26 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/919 НА КОМИСИЯТА от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1305/2014 НА КОМИСИЯТА от 11 декември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) № 62/2006
- РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 454/2011 НА КОМИСИЯТА от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система и последващите изменения
- РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА 2012/757/ЕС от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО
- РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 4 март 2009 г. за оправомощаване на държавите-членки да приемат определени дерогации съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари
- РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА 2010/17/ЕО от 29 октомври 2009 г. относно приемането на основни параметри на регистрите на свидетелства за управление на влак и допълнителните удостоверения, предвидени в Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 14 януари 2011 г. за оправомощаване на държавите-членки да приемат определени дерогации съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари (2011/26/ЕС)
- РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 4 април 2012 г. за оправомощаване на държавите-членки да приемат определени дерогации съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари (2012/188/ЕС)
- РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 6 май 2013 г. за оправомощаване на държавите-членки да приемат определени дерогации съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари (2013/218/ЕС)
- РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА 2014/880/ЕС от 26 ноември 2014 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2011/633/ЕС
- РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/1111 НА КОМИСИЯТА от 7 юли 2015 г. относно съответствието на съвместното предложение, внесено от заинтересованите държави членки за продължаване на Северноморско-Балтийския коридор за железопътен товарен превоз, с член 5 от Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз
- РЕШЕНИЕ (ЕС) 2016/833 НА СЪВЕТА от 17 май 2016 г. за определяне на позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз, в рамките на 54-тата сесия на Комисията от експерти по превоза на опасни товари към Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) по отношение на някои изменения в притурка С към Конвенцията за международни железопътни превози.
- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ), приет на 28 ноември 2000 г. и в сила от 1 Януари 2002 г.;
- ТАРИФА № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- Постановление на Министерския съвет № 92 от 4-ти май 2012 г. за приемане на нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси събирани от управителя на инфраструктурата
- УСТРОЙСТВЕН ПРАВИЛНИК на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация
- ИНСТРУКЦИЯ № I3-1405 за реда за осъществяване на граничния паспортно-визов контрол на граничните контролно-пропускателни пунктове
- Наредба № 4 за железопътните прелези
- Наредба № Н-32 за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти
- Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура
- Наредба № 42 за лицензиране на железопътни превозвачи за превоз на пътници и/или товари
- Наредба № 43 за железопътен транспорт на пътници, багаж и колети
- Наредба № 44 за жп превоз на товари

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Наредба № 45 за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове
- Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари
- Наредба № 48 за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка
- Наредба № 50 за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт
- Наредба № 52 за железопътен превоз на военни товари, техника и войски
- Наредба № 53 за комбиниран превоз на товари
- Наредба № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи
- Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура
- Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите
- Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз
- Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт
- Наредба № 59 за управление на безопасността на железопътния транспорт
- Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт
- Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии.

### 5.3. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

#### НОРМАТИВЕН АКТ

- Закон за гражданското въздухоплаване
- Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България
- Наредба РД 08-20 от 14.01.1999г. за събиране на статистическа информация за гражданското въздухоплаване в Република България
- НАРЕДБА № 1 от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал
- Наредба № 2 от 10.03.1999г. за правилата за полети

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- НАРЕДБА № 3 от 7.03.2012 г. за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване
- Наредба № 3 от 25.05.2009г. за аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища
- НАРЕДБА № 4 от 25.04.2007 г. за аеронавигационните карти
- Наредба № 5 от 10.08.1999г. за измервателните единици в гражданската авиация
- Наредба № 6 от 14.06.2001г. за експлоатация на въздухоплавателни средства
- Наредба № 7 от 14.01.1999г за регистрация на гражданските въздухоплавателни средства в Република България
- Наредба № 7 от 18.03.2003г. за правилата за обезщетяване на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателно средство по редовна въздушна линия
- Наредба № 8 от 14.01.1999г. за определяне на летателната годност на гражданските въздухоплавателни средства в Република България
- Наредба № 10 от 21.12.2006 г. за системите и средствата за комуникация, радионавигация и обзор и процедурите за комуникация в гражданското въздухоплаване
- Наредба № 11 от 05.05.1999г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България
- Наредба № 12 от 29.12.2005г. за условията, реда и изискванията към системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие
- Наредба № 13 от 27.01.1999г.
- НАРЕДБА № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване
- Наредба № 15 от 13.04.2011 г.
- Наредба № 16 от 14.01.1999г. за авиационния шум и газовите емисии на авиационните двигатели
- Наредба № 18 от 04.03.1999г. за безопасен превоз на опасни товари по въздуха
- Наредба № 19 от 27.11.2012 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство
- Наредба № 20 от 24.11.2006г.
- НАРЕДБА № 21 от 25.04.2007 г. за правилата за освидетелстване при определяне на медицинската годност за летателна работа и други видове авиационни дейности в гражданското въздухоплаване
- Наредба № 22 от 21.07.1999г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България
- Наредба № 23 от 1.11.1999г. за реда за използване на въздушното пространство при прехода към военен контрол и ръководство на въздушното пространство при повишаващи се нива на извънредни условия
- Наредба № 24 от 15.02.2000г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи
- НАРЕДБА № 26 от 7.06.2012 г. за издаване и отнемане на свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване, за изискванията към организациите, извършващи аеронавигационно обслужване, и надзора върху тях
- Наредба № 27 от 31.03.2000г.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Наредба № 30 от 10.11.2006г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в република България
- Наредба № 37 от 23 октомври 2014 г. за условията и реда за издаване на свидетелства на авиационните оператори и контрола върху тях
- Наредба № 39 от 23 април 2015 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за организации за обучение, обучаващи пилоти и кабинен екипаж, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал - пилоти и кабинен екипаж, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и контрола върху тях
- Наредба № 83 от 30 май 2014 г. за условията и реда за предоставянето на въздухоплавателните средства за ползване на лизинг
- Наредба № 141 от 27.03.2002г. за удостоверяване експлоатационната годност на навигационни съоръжения за въздушна навигация и кацане
- Наредба № 145 от 11.08.2004г. за условията и реда за издаване на лицензи на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника
- Наредба № 261 от 13.07.2006г. за общите правила за обезщетяване и оказване съдействие на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателното средство и при отменяне или забавяне на полет
- НАРЕДБА № 847 от 15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни договори на Република България с държави извън Европейския съюз
- Наредба № 2320 от 13.01.2006г. за условията и реда за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване
- Наредба № 2407 от 19.11.2004г. за условията и реда за издаване на лиценз за въздушен превозвач
- НАРЕДБА № 2409 от 19.11.2004 г. за изискванията относно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози
- НАРЕДБА № 4018 от 16.09.2005 г. за работното време на авиационния персонал
- НАРЕДБА № АН-8 от 12.05.1999 г. за изискванията за летателна годност на въздухоплавателните средства
- НАРЕДБА № Н-1 от 9.01.2014 г. за регистрация, първоначално определяне, поддържане на летателната годност, експлоатация на свръхлеки въздухоплавателни средства, обучение и издаване на свидетелства за правоспособност на пилотите и контрола върху тях
- Правила за контрол на качеството на авиационното гориво
- Наръчник за полети по ПВП в обслужваното въздушно пространство
- Норми за летателна годност за издаване и изменение на типови удостоверения за летателна годност на големи самолети, оборудвани с газо-турбинни силови установки

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Норми за летателна годност за издаване и изменение на типови удостоверения за летателна годност на хеликоптери с максимално тегло до 3175 kg.или с пътниковместимост до 9 седалки
- Норми за летателна годност за издаване и изменение на типови удостоверения за летателна годност на големи хеликоптери (JAR-29)
- Норми за летателна годност за издаване и изменение на типови удостоверения за летателна годност на двигатели за въздухоплавателни средства (JAR-E)
- Норми за летателна годност за издаване и изменение на типови удостоверения за летателна годност на витла (JAR-P)
- Норми за летателна годност за одобряване на енергиен агрегат- спомагателни силови установки на въздухоплавателни средства (JAR-APU)
- УСТРОЙСТВЕН ПРАВИЛНИК на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация"
- Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта
- Експлоатационно указание №ЕУ 009/0603 издаване на специално разрешение за полет
- Експлоатационно указание № ЕУ 008/0203 За осигуряване на безопасността на полетите и въвеждане на изисквания за разширение на Лицензия на организация за техническо обслужване с допълнителен лицензионен клас - "Лаборатории за обективен контрол в Гражданското
- Експлоатационно указание За сертифициране на летателната годност на навигационните системи на въздухоплавателните средства за използването им във въздушно пространство определено за опериране в условията на зонална навигация /Basic..
- Експлоатационно указание за сертифициране на въздухоплавателните средства /BC/ с две газотурбинни силови установки за изпълнение на полети с увеличена продължителност /ETOPS/ и авиационните оператори, експлоатиращи такива...
- Инstrukция № 0108/2001 за задължително докладване на дефекти по авиационната техника от организации за ТО лицензирани съгласно Наредба № 145
- Инstrukция RVSM за сертифициране на въздухоплавателни средства /BC/ и на оператори за изпълнение на полети в Европейското въздушно пространство с редуцирано минимално вертикално ешелониране между ешелони FL290 и...
- Процедурата за Докладване, Оценка, Анализ и Съхранение на Информация за Събития в Гражданското Въздухоплаване
- Наръчник за радиотелефонна фразеология Наръчник за радиотелефонна фразеология Заповед, въвеждаща Наръчник за радиотелефонна фразеология
- Информационен бюлетин за правото на европейския съюз в областта на въздушния транспорт

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 5.4. МОРСКИ И ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ

### НОРМАТИВЕН АКТ

- КОДЕКС НА ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ
- УКАЗ № 396 ОТ 28.09.1953 Г. ЗА ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ;
- ЗАКОН ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
- Закон за водите
- Решение № 4 от 15.06.2000 г. на КС на РБ по конст. д. № 5/2000 г.
- Решение № 5 от 10.05.2005 г. на КС по конст. д. № 10/2004 г.
- Решение № 6 от 12.05.2005 г. на КС по конст. д. № 3/2005 г.
- Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"
- Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"
- Устройство правилник на Изпълнителната агенция "Проучване и поддържане на р. Дунав"
- Устройство правилник на Изпълнителна агенция "Морска администрация"
- Норми за проектиране на хидротехнически съоръжения. Основни положения
- Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари
- Наредба № 18 от 3.12.2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България
- Наредба № 19 от 9.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България
- Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизване на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега
- Наредба за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България
- Наредба № 16 от 20.06.2006 г. за обработка и превоз на опасни и/или замърсяващи товари по море и на опасни товари по вътрешни водни пътища
- Наредба за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, както и извършване на водноатракционни услуги с тях
- Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони
- Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти
- Наредба № 919 от 8.12.2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България
- Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Конвенция за сътрудничество при опазване и устойчиво използване на река Дунав (Конвенция за опазване на река Дунав) ОВ L 342, 12/12/1997, стр.19-43;
- Допълнителен протокол от 26 март 1998 г. към Конвенцията за режима на корабоплаването по река Дунав от 18 август 1948 г. (Ратифициран със закон, приет от 38-о Народно събрание на 17.02.1999 г. - ДВ, бр. 18 от 26.02.1999 г. Издаден от Министерството на външните работи, обн., ДВ, бр. 92 от 22.10.1999 г, в сила от 1.04.1999 г.);
- Директива на съвета от 4 октомври 1982 г. за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища (82/714/ЕИО) ОВ L 301, 28/10/1982, стр.1-66;
- Конвенция за режима на корабоплаването по Дунава (Ратифицирана с Указ № 11 на Президиума на Великото народно събрание от 3.01.1949 г. - ДВ, бр. 112 от 18.05.1949 г. в сила за България от 11.05.1949 г. Обн., бр. 112 от 18.05.1949 г.);
- Конвенция за сътрудничество при опазване и устойчиво използване на река Дунав (Конвенция за опазване на река Дунав) Ратифицирана със закон, приет от 38-о НС на 24.03.1999 г. - ДВ, бр. 30 от 2.04.1999 г. Издадена от Министерството на околната среда и водите, обн., ДВ, бр. 49 от 17.05.2002 г., в сила от 6.04.1999 г., попр., бр. 53 от 28.05.2002 г.;
- Регламент (ЕО) № 1356/96 НА СЪВЕТА от 8 юли 1996 г. относно общите правила, приложими по отношение на превоза на стоки или пътници по вътрешни водни пътища между държавите-членки, с оглед установяването на свободно предоставяне на такива транспортни услуги ОВ L 175, 13/07/1996, стр.7-8;
- Споразумение между Министерство на транспорта на Република България и Министерство на транспорта на Румъния за превоз на моторни превозни средства и на пътници с кораби между граничните пунктове по българо-румънския участък на р. Дунав (Утвърдено с Решение № 158 на МС от 5.04.1999 г. Издадено от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 28 от 4.04.2000 г.);
- Директива 2006/123/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 12 декември 2006 г. относно услугите на вътрешния пазар ОВ L 376, 27/12/2006;
- Регламент (ЕИО) № 1108/70 НА СЪВЕТА от 4 юни 1970 г. относно въвеждане на счетоводна система за разходи по инфраструктурата във връзка с железопътния, автомобилния и вътрешноводен транспорт;
- Регламент (ЕО) № 414/2007 НА КОМИСИЯТА от 13 март 2007 г. относно техническите насоки при планирането, въвеждането и оперативното използване на речните информационни услуги (RIS), посочени в член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на Общността ОВ L 105, 23/04/2007;
- Регламент (ЕО) № 416/2007 НА КОМИСИЯТА от 22 март 2007 г. относно техническите спецификации за известия до корабните водачи, на които се позовава член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността ОВ L 105, 23/04/2007;
- Директива 2010/65/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО ОВ L 283, 29/10/2010, стр.1-10;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Европейско споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешни водни пътища (ADN) Ратифицирано със закон, приет от 40-то НС на 18.01.2006 г. - ДВ, бр. 9 от 27.01.2006 г. Издадено от Министерството на транспорта, обн., ДВ, бр. 43 от 29.04.2008 г., в сила за Република България от 29.02.2008 г.
- Регламент (ЕС) № 164/2010 НА КОМИСИЯТА от 25 януари 2010 г. относно техническите спецификации за електронно корабно докладване при вътрешното корабоплаване, посочени в член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността ОВ L 57, 06/03/2010;
- Директива 2009/42/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 6 май 2009 г. относно статистическите данни при превоз на товари и пътници по море (преработена) (текст от значение за ЕИП);
- Регламент (ЕС) № 1090/2010 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 24 ноември 2010 г. за изменение на Директива 2009/42/ЕО относно статистическите данни при превоз на товари и пътници по море ОВ L 325, 09/12/2010, стр.1-3;
- Регламент (ЕС) № 546/2014 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 15 май 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 718/1999 на Съвета относно политиката за капацитета на флотите на Общността с оглед насърчаване на транспорта по вътрешните водни пътища ОВ L 163, 29/05/2014, стр.15-17;
- Директива 2013/38/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 12 август 2013 г. за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол ОВ L 218, 14/08/2013, стр.1-7;
- Регламент ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 689/2012 НА КОМИСИЯТА от 27 юли 2012 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 415/2007 относно техническите спецификации за системи за прихващане и проследяване на корабите, на които се позовава член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността ОВ L 202, 28/07/2012, стр.5-12;
- Директива 2011/15/ЕС НА КОМИСИЯТА от 23 февруари 2011 г. за изменение на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация ОВ L 49, 24/02/2011, стр.33-36;
- Директива 2010/65/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО ОВ L 283, 29/10/2010, стр.1-10;
- Директива 2014/23/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия ОВ L 94, 28/03/2014, стр.1-64;
- Директива 2014/24/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО ОВ L 94, 28/03/2014, стр.65-242;
- Директива 2014/25/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО ОВ L 94, 28/03/2014, стр.243-374;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Директива 2014/94/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива ОВ L 307, 28/10/2014, стр.1-20;
- Регламент (ЕС) № 651/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора ОВ L 187, 26/06/2014, стр.1-78;
- Директива 2008/56/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда (Рамкова директива за морска стратегия) ОВ L 164, 25/06/2008, стр.19-40;
- Директива 2014/89/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 23 юли 2014 г. за установяване на рамка за морско пространствено планиране ОВ L 257, 28/08/2014, стр.135-145;
- Регламент (ЕС) № 1255/2011 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 30 ноември 2011 г. за установяване на програма за подпомагане на по-нататъшното развитие на интегрираната морска политика ОВ L 321, 05/12/2011, стр.1-10;
- КОНВЕНЦИЯ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ОБЕДИНЕНИТЕ НАЦИИ ПО МОРСКО ПРАВО И СПОРАЗУМЕНИЕ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ЧАСТ XI ОТ НЕЯ ОВ L 179, 23/06/1998, стр.3-134;

## 5.5. ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

### НОРМАТИВЕН АКТ

- Закон за железопътния транспорт, Обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г.
- Закон за пътищата, Обн., ДВ, бр. 26 от 29.03.2000 г.
- Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари, Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.
- Единни правила за договора за международен железопътен превоз на товари (СІМ), Притурка В към Конвенцията за международни железопътни превози (СOTIF) от 9 май 1980 г. Издадени от Министерството на транспорта, обн., ДВ, бр. 69 от 25.08.2006 г., в сила от 1.05.1985 г.

## 5.6. ФИНАНСИРАНЕ

### 5.6.1. Фондове на ЕС

С бюджет от 454 млрд. евро за периода 2014—2020 г. европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) са основният инструмент на ЕС за политиката в областта на инвестициите. ЕСИФ обхваща освен трите структурни фонда (Кохезионен фонд, Европейски фонд за регионално развитие и Европейски социален фонд) и финансирането по линия на Европейски земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейски фонд за морско дело и рибарство.

До 2023 г. чрез ЕСИФ ще се натрупа критична маса от инвестиции в приоритетни за ЕС сфери, за да се задоволят потребностите на реалната икономика чрез подпомагане на създаването на работни места и чрез възстановяване на растежа на европейската икономика по устойчив начин. Страните от ЕС се ангажират:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- да подпомогнат посредством фондовете над 2 милиона предприятия, които ще станат по-конкурентоспособни, ще разработят нови продукти, ще открият нови пазари и ще създадат нови работни места.
- да направят инвестиции в инфраструктурата в сфери като широколентовия достъп, информационните технологии и далекосъобщенията и водоснабдяването. Това ще помогне на страните от ЕС — особено на онези, които са по-слабо развити — да повишат жизнения стандарт на населението и да създадат по-конкурентоспособна бизнес среда.
- да използват фондовете за инвестиране в уменията и адаптивността на работната сила в Европа, като предоставят на десетки милиони хора, сред които младежи, бежанци и законни мигранти, възможности за квалификация, за придобиване на друга квалификация или за започване на бизнес.

За периода 2014-2020 г. са формулирани 4 основни приоритета за ЕСИФ:

- ✓ Приоритет 1: Образование, квалификация и заетост за приобщаващ растеж, който обхваща подприоритетите: Заетост и трудова мобилност, Социално включване и Образование, учене през целия живот.
- ✓ Приоритет 2: Иновации и инвестиции за интелигентен растеж, който обхваща подприоритетите: Повишаване конкурентоспособността на МСП в ключови икономически сектори, НИРД и иновации, и достъп до и използване на ИКТ
- ✓ Приоритет 3: Свързаност и зелена икономика за устойчив растеж, който обхваща подприоритетите: Свързаност (външна и вътрешна), Преминаване към ниско-въглеродна икономика, енергийна и ресурсна ефективност, Климат и климатични промени и Околна среда и опазване на природното богатство
- ✓ Приоритет 4: Добро управление и достъп до качествени обществени услуги, който обхваща подприоритетите: Инвестиции в изграждане на институционален капацитет за добро управление, качествена и независима съдебна система и Достъп до качествени обществени услуги и ефективно прилагане на електронното управление с оглед на провеждането на реформи

Транспортът е един от основните сектори на икономиката — неговият дял от общата брутна добавена стойност за 28-те страни от ЕС е 4,8% (или 548 млрд. евро) и в него са заети над 11 млн. души в Европа.

Европейската комисия се стреми да изготвя и насърчава политики за ефективен, безопасен, сигурен и устойчив транспорт, за да осигури условия за развитие на конкурентоспособна промишленост, която създава работни места и просперитет.

Европейското общество става все по-мобилно и с политиката на ЕС се цели да се помогне на нашите транспортни системи да се справят с предизвикателствата, пред които са изправени:

- задръствания — те засягат автомобилния и въздушния транспорт. Задръстванията струват на Европа около 1% от нейния годишен БВП, а освен това се очаква товарният и пътническият транспорт да продължат да нарастват.
- зависимост от петрола — въпреки подобренията в енергийната ефективност, транспортът все още зависи от петрола за задоволяване на 96% от енергийните си нужди. В бъдеще петролът ще намалее и все по-често ще се доставя от части на света,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

които са политически нестабилни. Очаква се до 2050 г. цената му да нарасне повече от два пъти спрямо цената през 2005 г.

- емисии на парникови газове — до 2050 г. ЕС трябва да намали с 60 % емисиите в транспортния сектор в сравнение с равнищата от 1990 г., ако искаме да ограничим глобалното затопляне само до 2°C.
- инфраструктура — качеството ѝ не е еднакво в целия ЕС.
- конкуренция — транспортният сектор в ЕС е изправен пред растяща конкуренция от страна на бързо развиващите се транспортни пазари в други региони.

Благодарение на политиката на ЕС, през последните 20 години европейският транспортен сектор отбелязва значителен напредък, довел до:

- по-безопасни въздушни, морски и автомобилни пътища;
- разумно работно време за заетите в транспортната индустрия;
- по-голям избор на транспорт за пътниците и предприятията;
- по-малко замърсяване;
- по-чист транспорт в резултат на технологичното развитие.

От януари 2014 г. ЕС има нова политика за транспортната инфраструктура, чрез която ще се свържат източната със западната и северната с южната част на континента. Политиката има за цел да се преодолеят различията между националните транспортни мрежи, да се отстранят все още съществуващите препятствия пред гладкото функциониране на единния пазар, и да се премахнат техническите пречки, например несъвместимите стандарти в областта на железопътния транспорт.

Политиката се финансира чрез Механизма за свързване на Европа бюджет от 26 млрд. евро до 2020 г. Нейното изпълнение ще може да бъде подкрепено и по линия на 3-годишния план за инвестиции на Комисията, който има за цел до 2017 г. да стимулира реализирането на публични и частни инвестиции в размер на поне 315 млрд. евро.

С новата политика на ЕС, която е резултат от двегодишен процес на консултации, се създава основна транспортна мрежа, която трябва да бъде изградена до 2030 г. и да образува транспортния гръбнак на единния пазар. Предвиденото финансиране от ЕС в областта на транспорта за периода 2014—2020 г., също е тясно фокусирано върху финансирането на тази основна транспортна мрежа, попълването на липсващите трансгранични връзки, премахването на пречките и повишаването на „интелигентността“ на мрежата.

Новата основна мрежа TEN-T (единна транспортна мрежа) ще бъде подкрепена от широкообхватна мрежа от линии, захранваща основната мрежа, на регионално и национално равнище. До голяма степен тя ще се финансира от държавите-членки, като съществуват някои възможности за ползване на финансиране на ЕС в областта на транспорта и на регионално финансиране, включително посредством нови инструменти за финансиране. Целта е да се гарантира, че до 2050 г. времето за пътуване на голямото мнозинство от европейските граждани и предприятия от захранващата мрежа ще бъде намалено постепенно на 30 минути.

Като цяло новата транспортна мрежа ще предоставя:

- по-безопасно пътуване при по-малко задръствания,
- по-лесни и по-бързи пътувания,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Финансирането от 31,7 милиарда EUR в областта на транспорта, предвидено по Механизма за свързване на Европа в рамките на МФР (многогодишната финансова рамка), практически ще действа като „начален капитал“, който трябва да привлече допълнителни инвестиции от държавите-членки за завършване на трудните трансгранични връзки, както и на връзките, които не биха могли да бъдат изградени по друг начин. Всеки милион евро, похарчен на европейско равнище, ще породни инвестиции в размер на 5 милиона EUR от правителствата на държавите-членки и 20 милиона EUR от частния сектор.

Приложени са карти, изобразяващи основната трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т) през 2030 г., както и основните транспортни коридори за нейното осъществяване за финансовия период 2014—2020 г.

Мрежата ТЕМ-Т е изградена на две нива:

- основна мрежа, която ще бъде завършена до 2030 г., и
- захранващата я широкообхватна мрежа, която да бъде завършена до 2050 г.

Широкообхватната мрежа ще осигури пълно покритие на ЕС и достъп до всички райони. Чрез основната мрежа ще бъде даден приоритет на най-важните връзки и възли от ТЕМ-Т и тя ще започне да функционира напълно най-късно до 2030 г. Двете нива на мрежата включват всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, вътрешен воден и морски транспорт, както и интермодалните платформи.

#### ➤ Новата основна мрежа в цифри

Основната мрежа ще свърже:

- 83 основни европейски пристанища с железопътни и шосейни връзки;
- 37 ключови летища с железопътни връзки до големите градове;
- 15 000 км от железопътните линии, оборудвани за висока скорост;
- 35 големи трансгранични проекта, насочени към намаляване на пречките

Това ще бъде икономическата кръвоносна система на единния пазар, позволяваща свободното движение на стоки и хора в рамките на Съюза.

#### Финансиране на новата основна мрежа

Изчислено е, че разходите по изпълнението на първата фаза на финансиране на основната мрежа за 2014—2020 г. ще бъдат на стойност 250 милиарда EUR.

Основната мрежа следва да бъде завършена до 2030 г.

Механизмът за свързване на Европа предоставя 31,7 милиарда EUR за транспортната инфраструктура през следващия финансов период 2012—2020 г.

80 % от тези средства ще бъде използвани в подкрепа на:

- Проекти в областта на основната мрежа — приоритетни проекти по протежение на 10-те коридора за изпълнение на основната мрежа. Финансиране ще получат и ограничен брой проекти в други участъци с голяма добавена стойност за Европа по отношение на основната мрежа.
- Финансиране за хоризонтални проекти – тези проекти са свързани с информационните технологии като например финансиране на SESAR (технологичното измерение на системата за управление на въздушното движение в рамките на Единното европейско

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

небе), или ERTMS (Европейската система за управление на железопътното движение), които трябва да се използват в рамките на главните транспортни коридори. Това финансиране е от особено значение, тъй като друга новост в областта на новата основна мрежа са по-строгите изисквания, които транспортните системи трябва да „наваксат“, т.е. да инвестират в спазването на настоящите стандарти на ЕС, например относно общите железопътни системи за сигнализация.

Останалата част от финансирането може да бъде предоставена на ad-hoc проекти, включително на проекти в областта на широкообхватната мрежа.

Предвидено е Държавите-членки да представят подробни предложения на Комисията, въз основа на които ще бъде разпределено финансирането. Като цяло приносът на ЕС за развитието на основната транспортна инфраструктура обикновено ще бъде около 20 % от инвестиционните разходи за всеки седемгодишен бюджетен период. Отделни проучвания могат да бъдат подкрепяни в размер до 50 %, а проучвания и строителни работи по трансгранични проекти — до 40 %.

Останалата част от инвестициите ще дойде от държавите-членки, регионалните органи или евентуално от частни инвеститори.

Транспортната инфраструктура изисква огромни инвестиции и големият дял от тях ще идва винаги от държавите-членки. Ролята на Европа по отношение на инвестициите и координацията е да създава добавена стойност, като премахва пречките и попълва липсващите връзки, както и да подпомага създаването на функционираща европейска транспортна мрежа.

Нормалните ставки на съфинансиране за проекти по TEM-T в рамките на основната мрежа са:

- До 50 % съфинансиране от ЕС за проучвания.
- До 20 % за строителство (например проучвателни работи за основен тунел).
- Съществуват някои възможности за увеличаване на съфинансирането за трансгранични проекти, засягащи железопътни връзки и вътрешни водни пътища (до 40 %).
- За някои проекти, като ERTMS (Европейската система за управление на железопътния трафик или European Railway Traffic Management System), може да бъде предоставено съфинансиране с по-висок дял (до 50 %) с оглед да бъдат подкрепени държавите-членки в преходния период.

TEM-T е важен инструмент на транспортната политика за постигане на общата цел за намаляване с 60 % на емисиите от транспорта най-късно до 2050 г. (виж Бялата книга за транспорта през 2050 г., публикувана по-рано тази година).

По своята същност мрежата TEM-T е мултимодална транспортна мрежа, която улеснява значително прехвърлянето на пътници и товари от автомобилен към железопътен и други видове транспорт. Всички проекти по TEM-T трябва да бъдат подложени на щателна оценка относно въздействието им върху околната среда, преди да се квалифицират за финансиране от ЕС. За целта те трябва да изпълнят всички изисквания по отношение на планирането и устойчивостта, определени в рамките на законодателството на ЕС за околната среда.

Политиката на ЕС за TEN-T (политиката в областта на трансевропейска транспортна мрежа) има за цел създаването на транспортната инфраструктура и връзките, необходими за функционирането на единния пазар, чрез които се гарантира свободното движение на стоки и



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

хора и се способства за икономически растеж, увеличаване на работните места и нарастване на конкурентоспособността на ЕС.

Безвъзмездната помощ, която България ще получи по ОПТТИ 2014 – 2020 г. е 1 604 449 168 евро. 1,144 млрд. евро от тях ще са от Кохезионния фонд, а 459,76 млн. евро - от Европейския фонд за регионално развитие. Освен тях България ще може да разчита и на около 406 млн. евро за финансиране на важни инфраструктурни проекти от механизма за свързване на Европа. За разлика от досегашната ОП "Транспорт 2007-2013", през новия програмен период акцентът ще бъде поставен върху модернизацията на екологичния железопътен транспорт. 673 млн. евро от средствата по ОПТТИ ще бъдат инвестирани в три приоритетни жп проекта. Първият е довършването на рехабилитация и модернизация на жп линията Пловдив - Бургас за скорости 160 или 130 км/час (в зависимост от радиусите на всяка конкретна жп отсечка). Това е Фаза 2 на проекта, който е основна част от Коридор 8. Инвестицията на стойност 320 млн. евро включва и обновяване на жп възлите Пловдив и Бургас. Като част от проекта до 2020 г. ще бъдат изцяло обновени и жп гарите Стара Загора и Нова Загора.

Вторият жп проект, чиято индикативна стойност е 740 млн. евро, е модернизацията на жп линията Елин Пелин - Ихтиман - Септември. Участъкът Костенец-Септември ще се финансира чрез Механизъм за свързване на Европа, за което към момента тече подготовка на финансово споразумение. Това е най-скъпият и тежък за изпълнение жп обект, голяма част от който ще мине по съвсем ново трасе с множество тунели и виадукти.

Сума от 673 млн. евро е заложена в ОПТТИ за модернизация на пътната инфраструктура. Тук приоритетен е проектът за изграждане на Лот 3 на магистрала "Струма" като за него средствата от ЕС гарантирани. Участъкът от 62 км включва изграждане на два тунела с обща дължина 17,5 км, а индикативната му стойност е 750 млн. евро. Като приоритетни в "Стратегията на ОПТТИ", която е неразделна част от програмата, са включени и два участъка от АМ "Хемус" с обща дължина 145 км, чиято обща индикативна стойност е 780 млн. евро. Изграждането на трасето Ябланица - пътен възел Плевен/Ловеч - Велико Търново ще се изгражда със сигурност, но със средства, които бъдат спестени от ОПТТИ, както и с пари от държавния бюджет или със заеми от международни банки.

Абсолютно същото важи и за третият приоритетен пътен проект - тунелът под Шипка с дължина 3,2 км и индикативна стойност 100 млн. евро.

Приоритет в новата ОПТТИ е и изграждането на 7,8 км от най-тежкия подземен участък от третия лъч на метрото в София, заедно с 8 метростанции на стойност 434 млн. евро. В документа са заложени и 21,6 млн. евро и за удължаването с 1,3 км на метролиния 2 и изграждане на една нова метростанция по нея.

С Решение № ОПТТИ-1 от 01.09.2015 г. по ОПТТИ са открити осем процедури за директно предоставяне, както следва:

по Приоритетна ос 1:

- BG16M10P001-1.001 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа – инфраструктурни проекти“;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- BG16M10P001-1.002 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа – техническа помощ”.

#### Приоритетна ос 2:

- BG16M10P001-2.001 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа – инфраструктурни проекти”;
- BG16M10P001-2.002 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа – техническа помощ”.

#### Приоритетна ос 3:

- BG16M10P001-3.001 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”.

#### Приоритетна ос 4:

- BG16M10P001-4.001 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”

#### Приоритетна ос 5:

- BG16M10P001-5.001 „Техническа помощ”
- BG16M10P001-5.002 „Бюджетни линии”

#### Бенефициенти по ОП “Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020 г.” са:

- Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП НКЖИ);
- Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (Забележка: На 7 април 2016 г. е прието от Народното събрание изменение в Закона за пътищата за прекратяване на дейността на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (НКСИП). Изменението влиза в сила с публикувано му на 15 април 2016 г. в бр. 30 на Държавен вестник. Всички дейности на НКСИП преминават към Агенция „Пътна инфраструктура”);
- Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ);
- „Метрополитен” ЕАД;
- Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав” (ИАППД);
- Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (ДППИ);
- Изпълнителна агенция „Морска администрация” (ИАМА);
- Главна дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация” (ГД ГВА).

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 3-1 Бенефициенти по приоритетни оси на ОПТТИ

Номер и наименование на приоритетната ос по ОПТТИ	Конкретни бенефициенти по ОПТТИ	Фонд
<b>Приоритетна ос 1</b> „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	ДП НКЖИ	КФ
<b>Приоритетна ос 2</b> „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“	Агенция „Пътна инфраструктура“	КФ
<b>Приоритетна ос 3</b> „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	- „Метрополитен“ ЕАД; - ДП НКЖИ;	ЕФРР
<b>Приоритетна ос 4</b> „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	- ИАППД; - ДППИ; - ИАМА; - АПИ; - ГДГВА/ДПРВД; - ДП НКЖИ	ЕФРР
<b>Приоритетна ос 5</b> „Техническа помощ“	- УО на ОПТТИ; - ДП НКЖИ; - АПИ; - „Метрополитен“ ЕАД; - ИАППД; - ДППИ; - ИАМА; - ГДГВА/ДПРВД;	ЕФРР

Общата цел на ОПТТИ е „Развитие на устойчива транспортна система“. С постигането на общата цел на програмата и съответно приноса ѝ към изпълнението на тематична цел № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори“ и на тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“, ще се допринесе за реализацията на концепцията за конкурентоспособна и устойчиво развита транспортна система, както и за постигане на желаната устойчива мобилност на хора и стоки, насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността, териториалното, икономическо и социално сближаване, общественото благополучие, безопасност и сигурност за европейските граждани, като се вземат предвид екологичните аспекти, в т.ч. промяната на климата, замърсяването на въздуха и защитените зони.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

### 5.6.2. Държавни помощи

Принципът на предоставянето на безвъзмездно финансиране е, че то не трябва да представлява държавна помощ. Държавната помощ принципно е забранена по силата на Член 107 от Договора за функциониране на ЕС (ДФЕС), тъй като тя може да доведе до нарушаване на конкуренцията на вътрешния пазар и да засегне търговията между държавите членки. При изпълнение на определени условия държавната помощ може да се приеме за съвместима с общия пазар.

„Държавна помощ“ е всяка помощ, предоставена от държавата или общината или за сметка на държавни или общински ресурси, пряко или чрез други лица, под каквато и да е форма, която нарушава или застрашава да наруши свободната конкуренция чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия, производството или търговията на определени стоки, или предоставянето на определени услуги, доколкото се засяга търговията между държавите членки.

„Предприятие“ по смисъла на чл. 107 от Договора за функциониране на ЕС е всяка структура, ангажирана със стопанска (икономическа) дейност, независимо от правния й статут и начина й на финансиране. Съгласно чл. 1 на Приложение 1 към Регламент 651/2014г. за предприятие се счита всеки субект, упражняващ стопанска дейност, независимо от правната му форма. Това включва по-специално самонаетите лица и семейните предприятия, упражняващи занаятчийска или друга дейност, а също сдружения или асоциации, упражняващи редовно стопанска дейност.

„Икономическа дейност“ означава предоставянето на стоки или услуги на пазара. Правният статут на дадено лице съгласно националното право или генерирането на печалба е без значение - публичните органи, спортните клубове, асоциациите и неправителствените организации също могат да бъдат определени като предприятия в зависимост от това каква дейност извършват и има ли отворен пазар за тази дейност.

Предимство – може да бъде директно плащане на държавни ресурси, безвъзмездна помощ или субсидия, както и непреки ползи, които влияят върху публичния бюджет, като например освобождаване от данъчни задължения, данъчни облекчения, нисколихвени заеми, продажба на публична земя на стойност под пазарната, предоставяне на услуги безвъзмездно или под пазарната им стойност.

Селективни критерии – Критерии, според които подкрепата се насочва изборително към определени видове бизнес, региони, типове компании (МСП), или определени сектори, но не към други.

Предоставянето на БФП от страна на УО на ОПТТИ към бенефициентите в преобладаващата част от случаите не представлява държавна помощ, тъй като се прехвърля ресурс от един публичен орган към друг.

Същевременно предоставянето на отпуснатите средства или на финансираната инфраструктура от страна на бенефициентите по ОПРР към други предприятия (например партньори по проектите, дружества, които управляват въпросната инфраструктура и т.н.) може да бъде държавна помощ. Когато бенефициентите предоставят получената финансова подкрепа

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на трети лица, те /бенефициентите/ се явяват администратори на помощта и поемат задължението да осигурят съответствие на инвестициите и последващата им експлоатация с правилата в областта на държавните помощи.

### ➤ Компетентни органи. Задължения на бенефициентите

Органите, които имат компетентност и правомощия по отношение спазване правилата за държавните помощи са:

- Европейската комисия – това е органът на ниво ЕС, който е компетентен да получи нотификации за държавни помощи от държавите членки на основание чл. 108, параграф 3 от ДЕО и да издаде положително решение за съвместимост на помощта, когато са налице основания за това, респективно да издаде решение за липса на държавна помощ или отрицателно решение за несъвместимост на помощта. .
- Министърът на финансите – Министърът на финансите е националният орган, който отговаря за наблюдението, прозрачността и координацията на държавните помощи на национално, областно и общинско равнище по отношение правилата за държавните помощи. Правомощията на министъра на финансите в областта на държавните помощи са подробно регламентирани в чл. 5, ал. 2 от Закона за държавните помощи.
- Администраторът на помощта - е всяко лице, което планира, разработва, управлява, уведомява и докладва предоставянето на държавна помощ и на минимална помощ.

За установяване дали чрез БФП по конкретен проект ще бъде предоставена държавна/минимална помощ по ОПТТИ е предвидено да се извършва проверка за наличие на държавни помощи (ДП) (*тест за ДП*). Ако в резултат на тази проверка бъде установено наличие на ДП, следва и проверка дали тази помощ попада в някои от режимите на съвместими ДП.

Тестът за ДП следва да започне с преценка, на база информацията във формуляра за кандидатстване по ОПТТИ, дали са налице предпоставките за наличие на ДП, съгласно дефиницията по чл. 107, параграф 1 от Договора за финансиране на Европейския съюз, където са заложили пет елемента (критерии), които характеризират наличие на ДП:

- Наличие на помощ чрез предоставяне на държавни (публични) ресурси или управлявани от държавата членка (ДЧ) ресурси, под каквато и да било форма;
- Помощта създава условия за пряко или непряко икономическо предимство и/или поставя в по-благоприятно положение на получателя;
- Помощта се предоставя на определени предприятия или за производството на определени стоки;
- Помощта води до нарушаване или заплашва да наруши конкуренцията;
- Помощта води до нарушаване на конкуренцията, доколкото засяга търговията между ДЧ.

При кумулативното (едновременно) изпълнение на всичките **пет критерия** се приема, че е налице ДП.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Забраната за предоставяне на държавната помощ е относителна. В определени случаи, дори и финансирането да представлява държавна помощ, то може да се приеме за съвместимо с правилата за държавни помощи и в този смисъл държавната помощ да е допустима.

Категории помощи, съответстващи на правилата за държавните помощи и освободени от уведомяване (пред ЕК):

**- минимална помощ (помощ „de minimis“):**

За минималната помощ, известна още като помощ „de minimis“ се приема, че няма ефект върху търговията/конкуренцията или има незначително въздействие, поради малкия си размер. Поставя се праг/„таван“ на помощта (от всички източници на финансиране с публични средства), която може да получи конкретно предприятие за определен период (в общия случай 200 000 евро за период от 3 години), като следва да се гарантира съобразяване с условията от избрания действащ регламент за минимална помощ<sup>2</sup>. Минимални помощи, които се предоставят за извършването на услуги от общ икономически интерес (УОИИ), следва да отговарят на изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 360/2012 НА КОМИСИЯТА от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (de minimis) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес. Регламентите установяват правната рамка относно минималните помощи, допускаща изключенията от задължението за уведомяване на ЕК в чл. 108, пар. 3 на ДФЕС. За да бъде финансовата подкрепа третирана като минимална помощ е необходимо съобразяване на всички условия на приложимия регламент, както и разработване на механизъм за контрол по спазването на условията, приложим за всеки индивидуален бенефициент. Администраторът на помощта използва комбиниран подход за проверка на натрупването на минималната помощ като получава Декларация от получателя и извършва справка по БУЛСТАТ/ЕИК в публичния модул на Информационна система „Регистър на минималните и държавните помощи“. Всеки администратор на помощ, съобразно целите и спецификата на мерките за подпомагане, които разработва, може да използва примерния образец на Декларацията, разработен от Министерството на финансите, или да разработи такава за целите на своите нужди. Самите реквизити на примерния образец на Декларацията могат да бъдат използвани като ориентир при разписване на условията и параметрите на мярката.

Администраторът на помощ води собствен регистър на предоставените минимални помощи и въвежда информацията в публичния модул на Информационна система „Регистър на минималните и държавните помощи“. помощ, която предварително е приета (оценена) от ЕК за съвместима държавна помощ:

Съобразяването на помощта с определени актове на ЕК, приложими според целта на мярката, позволява да не се прилага задължението за предварително уведомяване на ЕК и изчакване до постановяване от нея на положително решение по случая. Такива са:

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis (ОВ, L 352 от 24.12.2013 г.); Регламент (ЕС) № 1408/2013 на Комисията от 18.12.2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis в селскостопанския сектор; Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (de minimis) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ, L I 14 от 26.04.2014 г.).



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Групово освобождаване от правилата за държавни помощи съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ, L 187 от 26.06.2014 г.) (Общ Регламент за групово освобождаване/ОРГО):

ОРГО 2014-2020 представлява съвкупност от 43 „изключения“ (освободени мерки), които могат да се използват за предоставянето на ефективна и съвместима държавна помощ. Помощта по ОРГО може да се предоставя без предварително одобрение от Комисията. За да се възползва от ОРГО държавата- членка трябва да публикува схемата в интернет и да попълни on-line образец, който да изпрати до Комисията.

Мерките, разработвани в съответствие с ОРГО, подлежат на съгласуване по реда на чл. 9 от Закона за държавните помощи (ЗДП). За администратора на държавна помощта възниква задължение за съгласуване на условията за групово освобождаване с Министерството на финансите преди въвеждане в действие на мярката и съответно получаване на становище от негова страна. Когато в становището на Министерството на финансите се съдържат указания и бележки, публичният орган следва да ги отрази изцяло в текста на мярката. Несъобразяването със становището на министъра на финансите и предоставянето на помощта при условията на непотвърдено съответствие с ОРГО е предпоставка за предоставяне на неправомерна помощ или за прилагане на чл. 7 и чл. 8 от ЗДП.

- Услугите от общи икономически интерес в областта на транспорта съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ, L 315 от 03.12.2007 г.):

Регламентът установява правилата за определяне на компенсацията за задълженията за извършване на обществени услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт. Прилага се към всяка компенсация за осъществяване на обществена превозна услуга, в т.ч. финансова под формата на материални активи и/или специални и изключителни права.

Предоставящият компенсация и/или част от нея следва да се увери, че конкретното подпомагане няма да доведе до размер на компенсацията, превишаваща нетния финансов ефект от изпълнението на услугата. Като част от компенсацията се третираат всички активи, предоставени на оператора на услугата. Мерки, финансирани по ОПРР 2014-2020, към които е приложим този регламент са всички мерки за интегриран градски транспорт, осъществявани от общините в партньорство с операторите за обществен транспорт.

- Обществени услуги съгласно Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от ДФЕС за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ, L 7 от 11.01.2012 г.):

Решението определя набор от условия, при кумулативното изпълнение на които държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (УОИИ), се приема за съвместима и е изключена от задължението за уведомяване на ЕК. Решението не се прилага за компенсация на предприятия в областта на наземния транспорт. Прилага се само за компенсация, които попадат в някоя от категориите по чл. 2, пар. 1 от същото, при условие, че срокът на възлагане не надвишава 10 години и са спазени правилата за прозрачност, компенсиране и контрол на свръх-компенсацията. Следва да се отбележи и приложимостта на условията, предвидени в Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (2012 г.)

Обхватът на решението включва болници и социални услуги, независимо от размера, помощ до 15 млн. годишно с изключение на помощи в областта на транспорта, включително помощи за въздушен и воден транспорт.

Ако проектното предложение се отнася за друга услуга от общ икономически интерес, която не е за осъществяване на транспорт, в практиката на Съда на ЕС /делото Altmark<sup>3</sup>/, се приема, че компенсацията за подобна дейност не представлява държавна помощ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС, ако са налице кумулативно четирите условия както следва:

- Лицето, получател на помощта да извършва точно определена услуга, която е формално възложена и ясно дефинирана, чрез акт на възлагане.
- Параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията за изпълнение на услугата да са предварително установени и да се определят по обективен и прозрачен начин.
- Компенсацията да не надхвърля необходимите за изпълнение на услугата разходи, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба и
- Ако предприятието не е избрано в резултат от провеждането на прозрачна процедура в съответствие с действащото законодателство (например обществена поръчка или концесия), размерът на компенсация да се определя или да е определен въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и подходящо оборудвано, би направило, като се отчита и съответната разумна печалба.

Основните правила според решението са, че услугата следва да е възложена чрез акт на възлагане, който се позовава на решението; срокът на възлагане да не надвишава 10 години; на всеки 3 години да се правят проверки за свръх-компенсация, както и в края на периода; изисквания за прозрачност при компенсация над 15 млн. за предприятия с дейности извън дейността им по УОИИ.

### 5.6.3. Тръжни процедури

Общо установеното задължение по отношение на бенефициентите по оперативните програми е да спазват законодателството в областта на обществените поръчки (ЗОП и ППЗОП) при разходването на средства, получени под формата на безвъзмездна финансова помощ.

ЗОП и ППЗОП са приложими и при възлагане превозите по автобусни линии, съгласно чл.16в от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси, Издадена от

<sup>3</sup> Решение на Съда на ЕС по дело C-280/00 Altmark Trans GmbH





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 32 от 29.03.2002 г., в сила от 29.03.2002 г., изм. и доп., бр. 32 от 8.04.2003 г., изм., бр. 45 от 2.06.2006 г., в сила от 1.06.2006 г., изм. и доп., бр. 44 от 10.06.2011 г. Тази разпоредба изрично предвижда, че Общинският съвет възлага превозите по автобусни линии след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.), когато възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга. Общинският съвет може чрез пряко възлагане да сключи договор за превоз само с вътрешен оператор.

Законът за обществените поръчки (ЗОП), Обн., ДВ, бр. 13 от 16.02.2016 г., в сила от 15.04.2016 г., доп., бр. 34 от 3.05.2016 г. е основният нормативен акт, който определя условията и реда за възлагане на обществени поръчки за строителство, доставки или услуги и за провеждане на конкурси за проект от възложители с цел осигуряване на ефективност при разходването на: 1). публичните средства; 2). средствата, предоставяни от европейските фондове и програми; 3). средствата, свързани с извършването на дейности в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги; 4). средствата на дружества и предприятия, които са възложители.

С влезият в сила на 15.04.2016 г. ЗОП се въведоха изискванията на:

- Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ, L 94/65 от 28 март 2014 г.);
- Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ, L 94/375 от 28 март 2014 г.);
- Директива 2009/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно координирането на процедурите за възлагане на някои поръчки за строителство, доставки и услуги от възлагащи органи или възложители в областта на отбраната и сигурността и за изменение на директиви 2004/17/ЕО и 2004/18/ЕО (ОВ, L 216/76 от 20 август 2009 г.);
- Директива 2007/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2007 г. за изменение на директиви 89/665/ЕИО и 92/13/ЕИО на Съвета с оглед повишаване на ефективността на процедурите за преразглеждане при възлагане на обществени поръчки (ОВ, L 335/31 от 20 декември 2007 г.);
- Директива 89/665/ЕИО на Съвета от 21 декември 1989 г. относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прилагането на производства по обжалване при възлагането на обществени поръчки за доставки и за строителство;
- Директива 92/13/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 г. относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби относно прилагането на правилата на Общността по възлагане на обществени поръчки на субекти, извършващи дейност във водния, енергийния, транспортния и телекомуникационния сектор.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Законът съдържа редица новости, чиято цел е да направи процеса, свързан с възлагане на поръчки по-прозрачен, предвидим, административно облекчен и резултатен. Осигурени са максимални условия за публичност посредством Регистъра на обществените поръчки и индивидуалните профили на купувача при възложителите. Администрирането на процеса поетапно ще бъде електронизирано до степен, свеждаща субективната намеса до минимум, посредством използване на единна, централизирана платформа за обществени поръчки и стимулиране на централизираното възлагане. Броят и видът на документите, представяни от кандидатите и участниците ще се редуцира, чрез използването на декларация, единна за целия Европейски съюз, като само от спечелилия участник ще се изискват документи, в случай че не са достъпни чрез публичен регистър.

Режимите за възлагане са оптимизирани. Предвидено е изравняване на действащите европейски прагове за доставки и услуги с националните, така че ЗОП да не бъде по-рестриктивен от директивите. Едновременно с това под тези прагове, процедурите се провеждат при облекчен административен ред с осигуряване в пълна степен на публичност.

Като цяло, чрез новия ЗОП се провежда концепцията за плавно снижаване на административната тежест и сложността на процедурите при намаляване на стойността на поръчката, при спазване в най-висока степен на принципите за прозрачност, недискриминация и лоялна конкуренция.

В ЗОП са развити и всички приложими възможности, механизми и инструменти за по-бързо и ефективно подаване на оферти и избор на изпълнител чрез динамични системи за покупки и електронни каталози. Развитие е претърпяла и материята по отношение прилагането на рамкови споразумения, основно във връзка с централизиране на поръчките.

С оглед постигане на обективност при определяне на предмета, обема и прогнозната стойност на поръчките, на възложителите е предоставена възможност за провеждане на предварителни пазарни проучвания при съблюдаване на ясни правила и спазване на принципа за равнопоставеност.

На практика е разработен рамков закон, с което се цели постигане на устойчивост и намаляване на необходимостта от чести промени, които могат да засегнат съществени елементи на цялостната концепция. Така ще се осигури трайно съответствие на националната правна рамка с европейските директиви. Техническите въпроси, свързани с оперативното реализиране на възлагането, са развити в правилник за прилагане на закона.

Прилагането на закона в частта му публичност, е осигурена посредством нов набор от приложими образци, които ще се въведат с регламент на Европейската комисия, в частта, кореспондираща с директивите и образци, одобрени от изпълнителния директор на Агенцията по обществени поръчки, в частта за национално използване. Предвижда се публикуването на обявленията в Официален вестник на Европейския съюз да бъде поето изцяло от Агенцията по обществени поръчки, която ще осигурява съгласувано обявяване на европейския и националния пазар.

Условието страната да разполага с адекватен ЗОП, отговарящ в пълна степен на европейските директиви е залегнало и като изискване в Споразумението за партньорство, посредством което ще се регулира финансирането чрез европейските структурни фондове. Законът обхваща и разходите на средства по всички останали европейски програми.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

#### Очакваните ефекти от приемането на новия ЗОП са:

- съответствие на националното с европейското законодателство;
- облекчаване, ускоряване и цялостно оптимизиране на възлагателния процес;
- снижаване на риска от корупция и злоупотреби с публични средства при възлагане на обществени поръчки;
- оптимизиране работата на държавните институции.

#### **5.6.4. Задължителни обществени услуги**

"Услуги от общ интерес" са услуги, които могат да имат икономически или неикономически характер, и които публичната власт определя за отговарящи на определен обществен интерес, подчинени на особени правила с оглед на тяхната значимост за обществото. В свой информационен документ от 20.11.2012 г. ЕК подчертава, че услугите от общ икономически интерес са тези икономически дейности, които не възникват на чисто пазарен принцип, или дори и да възникват на пазарна основа биха били достъпни за всички индивиди в условията на липса на дискриминация. Тези услуги се изпълняват в обществен интерес в условия, определени от държавите-членки, които налагат задължение за извършване на публична услуга на един или повече доставчици. Услугите от общ икономически интерес са търговски дейности като пощенски услуги, енергетика, телекомуникации, транспорт, дори социални услуги за хора в неравностойно положение.

Съгласно европейската законодателна рамка, предоставяне на обществени услуги на пътници в градския транспорт представлява услуга от общ икономически интерес. Понятието за договор за обществени услуги в транспорта и публичното задължение за предоставяне на услуги от общ интерес, каквито са транспортните услуги, не са нови понятия в общностното право.

Основният закон на ЕО, регламентиращ предоставянето на обществени транспортни услуги до 3 декември 2009 г. е Регламент 1191/69, по силата на който държавите-членки могат да поддържат или да възлагат задължения за извършване на обществени услуги на превозвачи, чийто предмет на действие се ограничава до извършването на градски, междуградски и регионални превози.

В чл. 4.1. от Регламент 1191/69 се определя, че „за да гарантират предоставяне на адекватни транспортни услуги, които по-специално, вземат предвид социалните фактори и факторите, свързани с околната среда, и градското и извънградското планиране, или с оглед предлагане на определени цени на билети за някои категории пътници, компетентните органи на държавите-членки могат да сключат договори за обществени услуги с транспортно предприятие.“

Регламентът определя, че транспортните предприятия са тези предприятия, които осъществяват услуги по железопътен, автомобилен и вътрешноводен транспорт. Дадено е определение и на понятието „задължение за обществени услуги“. Това са задължения, които транспортни предприятия, ако изхождат само от своите търговски интереси, не биха поели или не биха поели в същата степен или при същите условия. Такива задължения за обществени услуги включват задължение за експлоатиране, задължение за превоз и тарифни задължения.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Чл.14 от Регламента определя, че договорът за обществени услуги означава договор, сключен между компетентните органи на държава-членка и транспортно предприятие с цел предоставяне на обществото на адекватни транспортни услуги.

Регламент 1191/69 определя също така и правила и механизъм за разпределение на "държавните помощи" и "финансовите компенсации" на транспортните предприятия за предоставяне на обществени услуги, които поемат задължението в замяна на определена компенсация, предназначена да покрие загубите, които той поема при изпълнението му.

С влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета се определят условията, при които компетентните органи, когато налагат или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи и/или им предоставят изключителни права в замяна на изпълнението на задължения за обществени услуги. Регламентът определи „задължението за извършване на обществена услуга“, като изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден оператор, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение.

За разлика от Регламент 1191/69 тук сключването на договор за обществена услуга в градския транспорт е задължително в случаите, когато компетентен орган реши да даде на превозвач изключително право и/или компенсация в замяна на задължение за изпълнение на обществени транспортни услуги. Регламентът гарантира осигуряване на правото на конкуренция, но също така въвежда разбирането, че компетентните власти ще имат възможността да предоставят този вид услуги самостоятелно или чрез вътрешен оператор без конкурсна процедура по пряко договаряне.

Регламентът определя преходен период за привеждане на законодателството на страните-членки в съответствие с разпоредбите на Регламента, който е 3 декември 2019 г., като през този период държавите-членки предприемат действия в съответствие с чл. 5 с цел да избегнат сериозни структурни проблеми, свързани с транспортния капацитет.

В българското законодателство през 2010 г. и 2011г. постепенно бяха възприети изискванията на Регламент 1370/2007 най-вече с цел да се създаде възможност за българските общини да усвоят средства по европейските програми и фондове за финансиране и развитие на градския транспорт.

Приложимото българско законодателство, което е съобразено с европейските изисквания, е:

- Законът за автомобилните превози;
- Наредба № 2 от 15 март 2002 за условията и реда за утвърждаване на транспортните схеми и осъществяването на обществени превози на пътници с автобуси;
- Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 2015 г.

Член 3 от Регламента определя, че когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги.

Понятието за Договор за обществена услуга (ДОУ) е определено в чл. 2 от Регламент 1370/2007 и означава един или повече правно-задължителни акта, потвърждаващи споразумението между компетентния орган и оператор на обществени услуги за възлагане на последния на управлението и предоставянето на обществени услуги за пътнически превоз при спазване на задълженията за извършване на обществена услуга. На практика ДОУ представлява определен тип договори, които се сключват между операторите на обществени услуги, натоварени с осъществяването на пътнически превоз от обществен интерес по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район. Регламентът определя, че ДОУ има определено съдържание и срок на действие.

ДОУ може да бъде сключен в условията на два типа конкурсни процедури - чрез пряко договаряне и чрез непряко договаряне. Изменената Наредба № 2 на Министерство на транспорта също предвиди и двете процедури и е в съответствие с разпоредбите на Регламента. На практика тези разпоредби създават нов правен ред по отношение на възлагане на обществен превоз на вътрешния оператор (пряко възлагане). От друга страна, изменената наредба запази реда за провеждане на конкурс за частни оператори (непряко възлагане).

Услуги по предоставяне на градски транспорт може да се извършват и от вътрешни, и от външни оператори, без значение дали са частна или публична собственост, или от вътрешен и външен оператор едновременно.

С измененията на Наредба №2 на МТ от 31 май 2011г., който влязоха в сила на 10 юни 2011г., в законодателството ни се въведе фигурата на вътрешния оператор съгласно разпоредбите на Регламента: "лице, регистрирано като търговско дружество, което има лиценз да осъществява превоз на пътници и над което общинският съвет, а при група от няколко общински съвета възложители - поне един от тях, упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения и вътрешният оператор или всяко лице, върху което този оператор упражнява какъвто и да е контрол, осъществяват дейността си за обществен превоз на пътници в рамките на територията на съответната община; с изключение на изходящи линии или други второстепенни елементи на тази му дейност, навлизащи в територии на съседни общини."

Регламент 1370/2007 се прилага към всички видове градски транспорт – автобуси, тролей, трамваи и метро.

С измененията на Наредба № 2 в чл.1 се определи, че обхватът на наредбата ще се отнася до условията и реда за утвърждаване на транспортните схеми и осъществяване на обществените превози на пътници само с автобуси, като се премахнаха думите "и леки автомобили".

Изменената наредба обаче не съдържа конкретни правни норми, които да се отнасят до тролейбусния транспорт и в този смисъл се поставя въпроса дали тя се отнася и до този вид

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

транспорт или въвежда ограничение само за автобусния транспорт в противоречие с разпоредбите на Регламента.

Европейската правна рамка разглежда тролейбуса като автобус и разпоредбите на Регламента се отнасят и до тролеите. Отделно от това Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства в чл. 4, т. 4 определя, че „моторно превозно средство“ означава превозно средство със силово задвижване, което нормално се използва за превоз на пътници или стоки по шосе или да тегли по шосе превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки. Този термин включва и тролейбуси, т.е. нерелсови превозни средства, които са свързани към електрически проводник.

Законът за автомобилните превози и Наредба №2 на МТ не съдържат изрични норми в тази посока, но Законът за движение по пътищата в допълнителните разпоредби, параграф 6, точка 12 определя, че „автомобил“ е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което се използва за превозване на пътници и товари или за теглене на други пътни превозни средства. Към автомобилите се приравняват и тролейбусите."

Оттук обосновано може да се направи извод, че тролейбусът е автобус и че изискванията за възлагане на обществени поръчки за услуги за извършване на пътнически превози с автобуси, в съответствие с Регламент 1370/2007 се прилагат и за тролейбусите.

Регламентът за обществените услуги съдържа специални разпоредби за задължителното съдържание на договорите за извършване на обществени услуги (чл. 4), като то се отнася в еднаква степен до договорите, сключвани с частните и вътрешните оператори.

Регламентът в чл. 4, параграф 2 и Наредбата в чл.16 д определят срока на ДОУ да бъде ограничен и да не надвишава 10 години за междуградски и градски превози и 15 години за пътнически превози с железопътен и друг вид релсов транспорт.

Регламент 1370/2007 определя в чл. 2, че „компенсация за обществена услуга“ ще представлява каквато и да е облага, в частност - финансова, предоставена пряко или непряко от компетентния орган от обществени средства по време на периода на изпълнение на задължението за извършване на обществена превозна услуга или във връзка с този период.

Компенсацията за обществена услуга беше въведена в българското законодателство с приемането на специални разпоредби в Наредба №2 на Министерство на транспорта (чл.16е).

Компенсацията в Регламент 1370/2007 и Наредба 2 на Министерство на транспорта включва:

- Компенсация за намалените приходи за определени категории пътници (както е в Наредба №2 на МФ);
- Субсидия, покриваща дефицити (както е в Наредба №2 на МФ);
- Всяка друга форма на принос от държавния бюджет или от общинския бюджет;
- Прехвърляне на публични активи или друг вид материална подкрепа.

Наредба №2 на Министерство на финансите се отнася до условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници, а Наредба №3 от 4.04.2005 г. се отнася до условията и реда за

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони на Министерство на финансите. Средствата се предоставят в определен размер от държавния бюджет за тази цел, като се спазват приоритетите за разходване на бюджетни средства съгласно Закона за държавния бюджет.

Тези форми на компенсация са съвместими с разпоредбите на Регламент 1370/2007.

Наредба №2 на МТ урежда компенсациите по същия начин, по който са предвидени в Регламента, както за частните, така и за вътрешните оператори, като установява, че компенсацията трябва да бъде изчислена, така че да се предотврати свръхкомпенсиране на параметрите, въз основа на които се изчислява тя и естеството и обема на предоставените изключителни права.

Този вид компенсация е на разположение на оператори, на които са им възложени ексклузивни права да извършват определени обществени услуги за пътнически превоз. Трябва да бъде отбелязано, че този вид компенсация е всяка облага, предоставена пряко или непряко от общинския съвет от обществени средства за периода на изпълнение на задължението за извършване на обществена услуга, което означава, че компенсацията ще бъде предоставена от общинския бюджет.

#### 5.6.5. ПЧП и концесии

В ЗП изрично е предвидено, че Концесия върху републиканските и общинските пътища или върху отделни участъци или пътни съоръжения от тях се предоставя при условията и по реда на Закона за концесиите. С решението за откриване на процедурата за предоставяне на концесията се определят условията и редът, при които концесионерът може да събира концесионна ТОЛ такса и/или да получава други плащания включително от страна на концедента. Концесионната територия обхваща конкретен републикански път или отделен негов участък и съответстващите им площи по чл.5 от ЗП. В случаите, когато обект на концесия е автомагистрала, концесионната територия обхваща и площите, необходими за изграждане на крайпътни обслужващи комплекси, определени с техническата документация за изграждане на автомагистралата.

Концесията и предоставянето на особеното право на ползване на определени обекти бе въведено в резултат на приемането на Конституцията на Република България през 1991 г., която създаде основа за уредбата на правото на собственост, коренно различна от съществуващата до началото на демократичните промени. Предвиден беше институтът на публичната собственост, като гаранция за защита на обществения интерес и изрично бе регламентирана концесията, като специален режим за ползването на вещи - публична собственост. Поради изтъкнатите особености, институтът и понастоящем представлява съвкупност от норми на административното и гражданското право. Наличието на два субекта на публичната собственост - държавата и общината, предопредели съответно наличието на два вида концесия в първия Закон за концесиите (обн. ДВ бр.92/17.10.1995 г., отм. ДВ, бр.36/02.05.2006 г., в сила от 01.07.2006 г.). С влизането в сила на сега действащия Закон за концесиите, значително беше разширен кръгът на обектите, подлежащи на концесиониране. Съгласно чл.13 от ЗК, на концесия се предоставят обектите от обществен интерес, а именно:

- обекти, обявени за изключителна държавна собственост;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- обекти, имоти или части от имоти - публична държавна или публична общинска собственост;
- обекти, имоти или части от имоти - частна държавна или частна общинска собственост;
- имоти или части от имоти - собственост на публичноправна организация.

Правният статут, условията и редът за предоставяне, изпълнение и прекратяване на концесия са регламентирани от Закона за концесиите (ЗК), в сила от 01.07.2006 г. Действащият ЗК беше приет в изпълнение на чл.18, ал.5 от Конституцията на Република България. С тази конституционна разпоредба се регламентират условията и редът за предоставяне на особено право на ползване (концесия) за обекти - публична държавна собственост, или за обекти, върху които държавата упражнява суверенни права. Сега действащият ЗК определя концесията като „право на експлоатация върху обект и/или на услуга от обществен интерес, предоставен от концедент на капиталово търговско дружество, срещу задължението на концесионера да изгради и/или управлява и поддържа обекта на концесията на свой риск...” (чл.2, ал.1 от ЗК).

До края на 2016 г. се очаква влизането в сила на нов Закон за концесиите, който ще въведе изискванията на:

- Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия;
- Директива 89/665/ЕИО на Съвета от 21 декември 1989 г. относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прилагането на производства по обжалване при възлагането на обществени поръчки за доставки и за строителство относно изискванията, свързани с концесии за строителство и концесии за услуги;
- Директива 92/13/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 г. относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби относно прилагането на правилата на Общността по възлагане на обществени поръчки на субекти, извършващи дейност във водния, енергийния, транспортния и телекомуникационния сектор относно изискванията, свързани с концесии за строителство и концесии за услуги.

В ПЗР на ЗК, който предстои да бъде приет от НС е предвидено новият ЗК да отмени:

- Закона за концесиите (обн., ДВ., бр.36 от 2006 г.; изм. и доп., бр.53, 65 и 105 от 2006 г., бр. 41, 59 и 109 от 2007 г., бр. 50, 67 и 102 от 2008 г., бр. 47, 99 и 103 от 2009 г., бр.52 и 54 от 2010 г., бр. 50 и 73 от 2011 г., бр. 45, 82 и 102 от 2012 г., бр.15, 24 и 66 от 2013 г., бр. 98 и 107 от 2014 г., бр. 14 от 2015 г.) и
- Закона за публично-частното партньорство (обн., ДВ., бр. 45 от 2012 г.; изм. и доп., бр.87 и 102 от 2012 г., бр.15 от 2013 г.).

С Директивата за концесиите, на ниво ЕС, е приета нова регламентация на концесионните договори, като за пръв път същата е уредена в самостоятелен акт. С Директивата се „надгражда“ досегашната уредба на материята по отменената Директива 2004/18/ЕО, което обуславя различията между действащата национална нормативна уредба и новия режим на концесиите на общностно ниво. Различията се дължат основно на новия подход на ЕС за разграничаването на отделните форми на партньорство между публичния и частния сектор, водеща роля при което има поемането от концесионера на експлоатационния риск. В приложното поле на Директивата за концесиите попадат дейности, чиято регламентация в българското

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

законодателство се съдържа в два отделни закона: Закона за концесиите (ЗК) и Закона за публично-частното партньорство (ЗПЧП).

За изпълнение на ангажимента на България да въведе в националното си законодателство изискванията на Директивата за концесиите беше извършен анализ на законодателството относно концесиите и публично-частното партньорство (ПЧП). Анализът на законодателството, свързано с концесиите, показва слабости, които до голяма степен произтичат от наложилата се практика на концесия да се предоставят или природни ресурси (плажове, минерални води, подземни богатства), или съществуващи обекти на инфраструктурата. До момента не е предоставена нито една концесия за строителство за значим инфраструктурен обект, което означава че институтът на концесията не се използва ефективно за основното си предназначение - предоставяне на концесии за строителство, с последващо предоставяне и управление на услуги от обществен интерес чрез обекта на концесията, при поемането от концесионера на строителния и на експлоатационния риск.

Основните причини за неефективното използване на института на концесията се свеждат до:

- несъответствие между единствената допусната от ЗК процедура за определяне на концесионер (само открита процедура) и възможностите, дадени от европейското законодателство - състезателен диалог, договаряне с обявление и др., които дават възможност за избор на най-добрите решения при съотношение качество- цена и за подобряване на правните конструкции на концесионния договор;
- силно ограничената възможност за плащане от страна на концедента (компенсация), която дава европейското законодателство; това ограничение има възпиращ ефект върху публичните органи за предоставянето на т.нар. „несамофинансиращи се“ концесии в области, в които услугите се заплащат изцяло или частично със средства от държавния и общинските бюджети - здравеопазване, образование, култура, социални дейности, правосъдие и др.;
- създадената нагласа в обществото и в публичните органи концесията да се възприема като източник на приходи за държавния или общинския бюджет, а не като инструмент за изграждане с частни инвестиции на инфраструктура и предоставяне чрез нея на услуги при най-добро съотношение качество-цена.

#### Основните изводи от анализа на ЗПЧП са следните:

- ПЧП е дефинирано като дългосрочно договорно сътрудничество за извършването на дейност от обществен интерес с цел постигане на по-добра стойност на вложените публични средства и при разпределение на рисковете между публичния и частния партньор с оглед възможностите им да оценят, контролират и управляват тези рискове. Частният партньор винаги поема строителния риск и поне един от рисковете за наличност или за търсене на услугата от обществен интерес, с което дефинираното от ЗПЧП партньорство попада в обхвата на Директивата за концесиите.

#### В ЗПЧП по същество са уредени две форми на ПЧП:

**договорно** - договорът за ПЧП се сключва директно с избрания чрез конкурентна процедура частен партньор;

**институционализирано** - договорът за ПЧП се сключва с проектно или с публично-частно

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

дружество.

- Относно обектите, със ЗПЧП е възприет ограничителен подход, като изчерпателно са изброени дейностите от обществен интерес, за които може да се реализират ПЧП проекти - обекти на техническата инфраструктура, социалната инфраструктура и зелената система, които са с обхват по-малко от 20 на сто от възможните дейности от обществен интерес; ЗПЧП предвижда публичният партньор да определя частния партньор чрез провеждане на процедура по ЗОП. Процедурите по ЗОП не са подходящ вариант за ПЧП проекти, защото става въпрос за дългосрочни, комплексни и сложни договори, изискващи специфика в съдържанието на документациите за участие, методологията и организацията на разглеждане и оценяване на офертите и защото процедурите по ЗОП са предназначени за избор на изпълнители на договори с продължителност максимум 5 години;
- ЗПЧП предпоставя дейностите - предмет на ПЧП, да се извършват от частния партньор, като публичният партньор да компенсира частният партньор чрез механизма на финансовата подкрепа. Поетите ангажименти по финансова подкрепа представляват държавен, съответно общински дълг;
- До момента на практика не са реализирани ПЧП проекти по ЗПЧП поради ограничения обхват на услугите, които е възможно да се предоставят чрез ПЧП, неефективната система на планиране и разрешаване на проектите за ПЧП, финансовите условия за реализацията на договорите за ПЧП и неподходящите процедури за избор на частен партньор.

С цел избягване заобикалянето на правилата за избор на частен партньор в други форми на съдружия между държавата/общината (търговски и граждански дружества, договори за съвместна дейност), Законът за държавната собственост (ЗДС) и Законът за общинската собственост (ЗОС) императивно определят правилото, че публичните субекти може да учредяват или да участват в търговски дружества, чийто капитал не е изцяло тяхна собственост, само когато останалите съдружници/акционери са определени чрез провеждане на процедура по ЗОП, като за публичния партньор е предвидена блокиращата квота. Възприетият рестриктивен подход в ЗДС и ЗОС не отчита голямото разнообразие от възможни хипотези, при които публичен и частен партньор обединяват усилията си и създава пречка за сдружаването и в случаи, извън предмета на обществените поръчки и концесиите.

Анализът на изискванията на Директивата за концесиите и на съответствието на уредбата на ЗК и на ЗПЧП с нея налага възприемане на подход за приемане на нов Закон за концесиите, който да обедини действащите ЗК и ЗПЧП. Необходимостта от приемането на нов Закон за концесиите се основава на следните аргументи:

- Принципно материята, която следва да се уреди, за да се въведат в националното законодателство изискванията на Директивата за концесиите, е същата, както и по ЗК, но промените, са съществени и многобройни. Това обстоятелство покрива хипотезата на чл. 11, ал. 1 ЗНА и налага отменяването на ЗК и заменянето му с нов.
- Съществена част от материята, предмет на уредба със ЗПЧП, попада в характеристиките на концесиите и в съответствие с чл. 10, ал. 1 ЗНА следва да бъде уредена с един, а не с два отделни закона.

Законопроектът запазва установеното в националното законодателство правило за ограничаване на кръга на субектите, които може да възлагат концесии, което е функция от

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

спецификите, обусловени от статута на собствеността. В тази връзка концесии може да се възлагат не от всички публични органи, а само от министри и от кметове на общини. Относно възлагащите органи законопроектът запазва трайно установения термин „концедент“, с който се назовава субектът, който извършва действията по възлагане на концесия (извършва подготвителните действия и организира провеждането на процедурата за определяне на концесионер), сключва концесионния договор и е страна по него. Ново законодателно решение е, че функциите на концедент се възлагат пряко на министрите и на кметовете на общини, а досегашните концеденти - Министерски съвет, съответно - Общински съвет, само одобряват основните актове, свързани с възлагането и изпълнението на концесии - откриването на процедура, изменението и прекратяването на концесионен договор. По този начин се засилва оперативната самостоятелност на министрите и на кметовете на общини при осъществяване на функциите им, свързани с възлагането на строителство и на услуги, като чрез посоченото одобряване на определени актове се осигурява административен контрол и се гарантира защитата на обществения интерес.

Националното законодателство понастоящем не допуска концесии да се предоставят от лицата по чл. 7, параграф 1, б. „в“ от Директивата за концесиите, а именно от субекти, които извършват дейност по приложение II от Директивата за концесиите (в секторите енергетика, транспорт и пощенски услуги) въз основа на специални или изключителни права, и не са публични органи или публичноправни организации. Тези дейности са аналогични на дейностите, които са предмет на уредба от Директива 2014/25/ЕС и със Закона за обществените поръчки (ДВ, бр. 13 от 2016 г.) са определени условията и реда за възлагането на обществени поръчки за тях. Законопроектът запазва статуквото и не допуска възлагане на концесии от страна на посочените непублични субекти. В случай че те решат да възлагат на трети лица някоя от дейностите, включени в посоченото приложение, следва да извършват това възлагане само чрез поръчка при условията и по реда на ЗОП. Така направеното предложение се основава на принципа на оперативна самостоятелност на държавите членки и на националните публични органи, признат и потвърден в съображение 5 от Директивата за концесиите. Конкретно изражение на този принцип е правото на посочените субекти сами да определят най-добрия начин за извършване на строителство или за предоставяне на услуги - дали да предоставят пряко строителство и услуги на населението или да възлагат такова предоставяне на трети лица. В съответствие с така посочения принцип, в прерогативите на държавите членки е правото да определят органите и лицата, които може да възлагат концесии.

В съответствие с изискванията на Директивата за концесиите (Раздел II), концесията е определена чрез нейните договорна същност и съдържание. Основното разграничение на концесиите е според техния предмет:

- за строителство;
- за услуги;
- за ползване на държавна и общинска собственост.

Концесията е за строителство, когато публичен орган възложи на икономически оператор (частен субект) извършване на строителство, за изпълнението на което като възнаграждение предоставя на икономическия оператор право да експлоатира строежа като поеме оперативния риск.

Концесията е за услуги, когато публичен орган възложи на икономически оператор предоставяне и управление на услуги от обществен интерес, за което икономическият оператор

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

поема оперативния риск и има право да получава приходите от предоставянето (експлоатацията) на тези услуги.

За изпълнение нормата на чл. 18, ал. 5 от КРБ и в съответствие с възприетата през 2006 г. възможност на концесия да се предоставят и обекти, които са частна собственост на държавата и на общините, законопроектът запазва възможността чрез концесия да се възлага ползването на държавната и общинската собственост. За да се отграничава от „директивните“ концесии за строителство и за услуги, този вид концесия е наречен концесия за ползване. С концесията за ползване публичен орган предоставя възмездно на икономически оператор право да извършва стопанска дейност с обект, който е собственост на държавата или на община, без да възлага извършване на строителство или предоставяне и управление на услуга от обществен интерес.

Концесия за строителство или концесия за услуги може да се възложи винаги, когато е налице възможност концесионерът да поеме оперативния риск. При възлагане на строителство или на услуги, което включва елементи на концесия, но оперативният риск не е поет изцяло от концесионера, договорът не може да се определи като концесионен и следва да се възложи по реда на Закона за обществените поръчки. Оперативният риск е определен, в съответствие с изискванията на Директивата за концесиите, чрез изброяване и дефиниране на рисковете, които следва да съдържа: риска от търсене, риска от предлагане, или и двата риска. Със законопроекта е установено правилото, че оперативният риск се счита за поет, когато при нормални условия на експлоатация с концесионния договор не е гарантирано възвръщането на направените инвестиции и на разходите по експлоатацията на строителството или услугите, предмет на концесията.

Извън изискванията на Директивата за концесиите със законопроекта е въведено и изискването при концесия за строителство концесионерът да поеме и строителния риск. По този начин се изпълняват и критериите на Евростат, така че съответният актив да не бъде осчетоводен като публичен, съответно да не представлява държавен дълг, тъй като Евростат приема, че по-голямата част от риска е прехвърлена на неправителствения партньор, когато са прехвърлени най-малко строителният риск и един от рисковете за търсене или за наличност.

Приходите на концесионера от експлоатацията на строителството и на услугите се формират от плащания от потребителите, или от потребителите и концедента, или само от концедента. Плащане от концедента към концесионера може да има при т.нар. несамофинансиращи се концесии, когато за предоставяните от концесионера услуги не се дължат преки плащания от потребители или от други лица, както и когато се дължат такива плащания, но не е предвидено концесионерът да ги получава. Извън случаите на несамофинансиращи се концесии концедентът следва да извършва плащания към концесионера, когато в резултат на регулирани цени потребителите заплащат само част от действителните разходи по предоставяне на услугата. В първия случай концедентът заплаща цялото възнаграждение, а във втория - част от възнаграждението, определена с договора. Предвидено е окончателната цена на плащането да бъде функция от качеството на предоставяните услуги.

Със законопроекта се запазва възможността за плащане и в обратна посока - от концесионера към концедента, наречено концесионно възнаграждение. Директивата за концесиите не предвижда принципна уредба на подобен институт, тъй като такива плащания биха се включили в разходите на концесионера по изпълнението на дейностите и като резултат ще доведат до повишаване на цената на строителството и/или на услугите, включени в

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

предмета на концесията. Запазването на този институт е необходимо и допустимо предвид особеностите на националното законодателство, свързани с наличието на императивни разпоредби, уреждащи статут на публична собственост на държавата и общините върху определени обекти, чрез които се извършват услугите от обществен интерес - предмет на възложена концесия. В тези случаи предмет на концесионното възнаграждение е възстановяването на направената инвестиция от държавата или общината за изграждането на обекта на концесията. Поради тази причина законопроектът определя, че когато обектът на концесията е собственост на държавата или на община е възможно да се предвиди и задължение на концесионера да заплаща на концедента концесионно възнаграждение. Дължимостта на концесионното възнаграждение при концесия за строителство и при концесия за услуга следва да се определя за всеки конкретен случай в зависимост от прогнозирания размер на инвестициите в обекта на концесията, разходите по предоставянето на услугите, срокът на концесията, справедливото разпределение на икономическата и финансовата изгода от концесията между концедента и концесионера и постигането на социално приемлива цена на услугите, предоставяни с обекта на концесията. При концесиите за ползване концесионерът винаги дължи концесионно възнаграждение, което представлява дължимата от него престация за извършваната стопанска дейност в резултат на плодотворното използване на обекта - държавна или общинска собственост.

Директивата за концесиите не поставя изискване за определяне на максимален срок, който да е общ за всички концесии. Този подход е възприет за правилен, доколкото е налице неограничен кръг от строителство и услуги, които може да се възлагат чрез концесии и поставянето на общ максимален срок е възможно да създаде пречки за възлагането на концесии, които са с голям размер на инвестициите, поради което срокът за възвръщането им да е по-дълъг от законовия срок. В тези случаи концесионерът ще бъде ошетен, което предпоставя неуспешност на процедурата за възлагане на концесия.

В тази връзка със законопроекта се определя задължение за концедента да достигне възможно най-кратък срок на концесията, като:

- определя максималния прогнозен срок за осъществимостта на концесията чрез отчитане времето, необходимо за възвръщане на направените инвестиции и на разходите по експлоатация на строежа или услугите при прогнозирания икономически баланс, както и цената на услугите, които ще се предоставят; така определеният максимален срок на концесията се посочва в обявлението за откриване на процедурата;
- максималният срок се определя по начин, който да не води до ограничаване на конкуренцията;
- концесионният договор се сключва за срок, продължителността на който се определя чрез конкуренция в процедурата за възлагане на концесията чрез включването на срока като критерий за възлагане, като той не може да надвишава максималния срок, посочен в обявлението.
- При концесия за ползване е възприет подхода в действащото до момента законодателство за концесиите, да е налице законовоопределен максимален срок, който не може да бъде по-дълъг от 25 години, освен ако със специален закон не е предвиден друг срок.

Изискванията на Директивата за концесиите са приложими само за концесии за строителство и концесии за услуги, които са на стойност равна или по-висока от 5 225 000 евро.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Така определеният праг, наречен „европейски праг“, е определен от законопроекта като разграничителен критерий, при който концесиите на стойност, равна или надвишаваща този праг са определени като концесии с трансграничен интерес. В съответствие с традициите в националното законодателство законопроектът урежда и правилата относно концесиите под европейския праг, които са определени като концесии без трансграничен интерес. Към концесиите без трансграничен интерес са включени и концесиите за ползване, които по определение също са извън обхвата на Директивата за концесиите. Освен с традициите в българското законодателство, включването на концесиите без трансграничен интерес, в приложното поле на законопроекта се основава и на задължението на Република България за спазване на принципите на Договора за функциониране на ЕС (ДФЕС) за свободно движение на стоки, свобода на установяване и свободно предоставяне на услуги, както и на произтичащите от тях принципи като равнопоставеност, недискриминация, взаимно признаване, пропорционалност и прозрачност.

За да се определи дали една концесия за строителство или за услуги е с или без трансграничен интерес, както и за да се определят финансово-икономическите елементи на концесията и допустимостта на нейно изменение, със законопроекта са определени правила за определяне на стойността на концесията. Стойността на концесията е дефинирана като общия оборот на концесионера за срока на договора, получен като приходи от експлоатацията на строежа и/или услугите - предмет на концесията. По същество, стойността на концесията представлява еквивалент на възнаграждението на концесионера за възложеното му строителство и/или услуги за срока на концесията.

Възлагането на концесията започва с извършване на подготвителни действия, включва провеждане на процедура за определяне на концесионер и приключва със сключване на концесионен договор. Целта на подготвителните действия, които са извън процедурата за възлагане на концесията, е да се определят възможните решения за потребностите - обществени или на концедента, които трябва да бъдат задоволени с изпълнението на концесионния договор при най-доброто съотношение качество-цена, при прехвърляне на оперативния риск на изпълнителя. С подготвителните действия се обосновава възлагането на концесия и по-конкретно - възможността за прехвърляне на оперативния риск на изпълнителя за възложеното строителство и/или услуги, необходими за задоволяване на потребностите. Като резултат от подготвителните действия следва да се обоснове осъществимостта и целесъобразността на концесията, да се определи подходящата процедура и да се подготви нейното провеждане.

Законопроектът съдържа правила относно сключването и задължителното съдържание на концесионния договор. Концесионен договор не може да се сключи преди да изтече срок от 15 дни от уведомяване на заинтересованите участници за решението за определяне на концесионер. Допуснато е само едно изключение - когато участникът, който е определен за концесионер е единствен заинтересован участник. За осигуряване на публичност и прозрачност и в съответствие с изискванията на Директивата за концесиите със законопроекта е въведено задължение на концедента в 30-дневен срок от сключването на концесионен договор да публикува обявление, наречено „обявление за възложена концесия“. Аналогично на обявлението, с което се оповестява откриването на процедурата, обявлението за възложена концесия се изпраща за публикуване на Службата за публикации на ЕС - когато концесията е с трансграничен интерес, като за всички концесии се изисква публикуването му на електронната страница на „Държавен вестник“ и в Националния концесионен регистър.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Законопроектът въвежда изискването концедентът да осъществява както контрол, така и мониторинг за изпълнението на концесионния договор. Във връзка с констатираните слабости на осъществявани към момента контрол се предлага структурна подмяна на подхода и различна форма за неговото упражняване - чрез възлагане на Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол на функции по контрол на изпълнението на определени концесионни договори. Предлага се Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол да осъществява независим външен контрол на изпълнението на определени концесионни договори. Министерският съвет може да възложи на АПСК контрол за определени държавни концесии, а контрол за определени общински концесии може да се възложи на АПСК от съответния общински съвет.

Предвид особеностите на всяка отделна концесия и групи от сходни концесии, е преценено за целесъобразно законопроектът да не определя условия и ред за осъществяването на мониторинга и контрола, а е предвидено Министерският съвет да приеме наредба, с която да се определи реда за осъществяване на мониторинга, управлението и контрола.

Концесиите включват дългосрочни и комплексни технически и финансови договорености, което предполага използването от концесионера на подизпълнители. Използването на подизпълнители трябва да се насърчава и с цел разширяване на конкуренцията и създаване на възможност за участие на малки и средни предприятия при изпълнението на концесиите. В съответствие с изискванията на Директивата за концесиите и с цел осигуряване на публичност и прозрачност законопроектът въвежда правила за подизпълнителите и за договорите за подизпълнение, както и определени задължения на концесионерите за предоставяне на информация за сключените договори за подизпълнение. Включването на изброените правила се обосновава с необходимостта да се осигури прозрачност за подизпълнителите, за да разполага концедентът с информация за лицата, които присъстват на строителните площадки, на които се извършва предназначено за тях строителство, или за предприятията, които предоставят услуги във или по обекти, инфраструктура или зони, като кметства, общински училища, спортни съоръжения, пристанища, летища, пътища, плажове и т.н., за които концедентът отговаря. В тази връзка със законопроекта е въведено за подизпълнителите да не е налице което и да е от основанията за изключване. Освен това, подизпълнителите следва да отговарят на условията за участие, ако такива са предвидени в обявлението за откриване на процедурата, с изключение на изискванията към професионалните и техническите възможности и финансовото им състояние. Забраната тези изисквания да се поставят към подизпълнителите цели създаването на реални условия за включване на малките и средни предприятия, включително новосъздадени, в изпълнението на концесиите, което като краен резултат води до разширяване на конкуренцията.

Разпоредбите относно изменението на концесионните договори изцяло са повлияни от изискванията на Директивата за концесиите. По правило дългият срок за изпълнение на концесионните договори предполага възникването на ситуации, които налагат извършването на допълнително строителство или услуги, или друго изменение на договорите. За да се осигури баланс между принципите за публичност, прозрачност и равно третиране от една страна и запазването на концесионния договор - от друга, със законопроекта е определено правилото, че концесионният договор може да се изменя винаги, когато възникне обстоятелство, което е предвидено с клауза за преразглеждане. За да е валидна, клаузата за преразглеждане трябва да съдържа обхвата и естеството на предвидените опции (възможност за възлагане на допълнително строителство и/или услуги) и изменения, и да не дава възможност да се изменя

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

предмета на концесията (от концесия за услуги да се измени на концесия за строителство), както и цялостния ѝ характер (промяна на вида на строежа, на вида на услугите и др. под.). Когато определено изменение на концесионния договор не е предвидено с клауза за преразглеждане, същото може да се извърши само при наличие на някоя от изчерпателно изброените в законопроекта хипотези.

Директивата за концесиите не дефинира икономическия баланс на концесията, но определя промяната на този баланс като едно от условията, при настъпването на които е налице съществено изменение на концесионния договор. В контекста на разпределението на рисковете и в съответствие с добрата европейска практика действащият ЗК въведе понятието икономически баланс на концесията, който е определен като равновесие между ползите и рисковете за концедента и за концесионера. Законопроектът запазва изискването за поддържане на икономически баланс на концесията, който трябва да е налице във всеки етап от действието на концесионния договор. Пряката последица от въвеждането на принципа за поддържане на икономически баланс е определянето на обстоятелствата, при настъпването на които този баланс се нарушава, както и последиците от това. Основното практическо значение на икономическия баланс на концесията е възможността при откриване на процедурата за определяне на концесионер да се определят обстоятелствата от фактически или правен характер, свързани с възложеното строителство и/или услуги, или с обекта на концесията, при настъпването или изменението на които балансът може да се наруши. Ако последиците от тези обстоятелства са изначално определени с клауза за преразглеждане, изменението на икономическия баланс може да се използва като основание за изменение на концесионния договор.

Относно прекратяването на концесионния договор законопроектът съдържа две основни групи обстоятелства, при откриването или възникването на които договорът следва или може да бъде прекратен. Първата група обстоятелства са обусловени от изискванията на Директивата за концесиите и имат за цел спазване на задълженията, произтичащи от правото на ЕС в областта на концесиите. В тази връзка концесионният договор следва да се прекрати когато се открият доказателства, че към датата на сключване на договора за концесионера е било основание за изключване, както и когато Съдът на ЕС е определил, че концесията е възложена в нарушение на правото на ЕС. Втората група са обстоятелства, които са традиционни в националното законодателство за прекратяването на договорите:

- при възникване на обективни обстоятелства;
- при виновно неизпълнение на задълженията на страните по договора;
- при условия, предвидени със закон или с концесионния договор.

Законопроектът определя последиците от прекратяване на концесионния договор, в зависимост от датата на прекратяването - при изтичане на срока на договора или предсрочно. При прекратяване на договора поради изтичане на срока концесионерът няма право на обезщетение за направените инвестиции или разходи по експлоатацията на строителството или услугите, предмет на концесията, които не са възстановени. Това правило е израз на последиците от поемането от концесионера на оперативния риск. При предсрочно прекратяване на концесионния договор последиците са в зависимост от собствеността върху обекта на концесията и вината за прекратяване на договора.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

В съответствие с изискванията на Директива 89/665/ЕИО законопроектът определя случаите, в които концесионен договор може да бъде обявен за недействителен и последиците от обявяването на недействителността. Като основания за недействителност на концесионен договор изчерпателно са изброени 6 възможни нарушения при възлагането на договора, които са свързани с неспазване на принципите за публичност, прозрачност и равно третиране. Обявяването на недействителността се извършва в производство по реда на Гражданския процесуален кодекс и може да бъде предявено от всяко заинтересовано лице. С цел правна сигурност, правото на иск за обявяване недействителността на концесионен договор е обвързано с преклузивни срокове - до 2 месеца от публикуване на обявлението за възложена концесия, а когато няма публикувано обявление - в срок до 2 месеца от узнаване сключването на договора, но не по-късно от 1 г. от неговото сключване. Причините за определяне на посочените срокове са посочената правна сигурност и последиците от обявяването на недействителността - всяка страна трябва да върне на другата всичко, което е получила от нея. Освен това, концесионерът е длъжен да изплати на концедента приходите от предоставените услуги и извършените стопански дейности, а концедентът дължи на концесионера обезщетение за направените подобрения и приращения в обекта на концесията. Дължимото от концедента обезщетение е аналогично на обезщетението, което се дължи при прекратяване на концесионния договор по вина на концедента, тъй като причините за недействителността на концесионния договор се дължат на виновно поведение на концедента.

Със законопроекта са определени условията и реда за обжалване на актовете на концедента в процедурата за определяне на концесионер - всяко решение, както и действия и бездействия, с които се възпрепятства достъпът или участието на икономически оператори в процедурата. На обжалване подлежат и решенията на комисията за отстраняване на кандидати или участници от участие в процедурата. Така определените основания за обжалване са в изпълнение на изискванията на Директива 89/665/ЕИО, която е изменена с чл. 46 от Директивата за концесиите. Принципно правилата относно обжалване не се различават съществено от правилата, уредени с действащия ЗК, тъй като последният е съобразен с изискванията на правото на ЕС, основната промяна на които е разширяване на обхвата на обжалването и относно процедурите за възлагане на концесии за услуги - което в българското законодателство е въведено през 2010 г. Запазва се Комисията за защита на конкуренцията (КЗК) като орган, който разглежда жалбите като първа инстанция. Запазва се и възможността за обжалване на актовете на КЗК пред Върховния касационен съд. Доколкото в Закона за защита на конкуренцията, който урежда статута и реда за функциониране на КЗК не се съдържат правила относно производството по обжалване по реда на ЗК, законопроектът съдържа и процедурни правила относно образуване на производство, разглеждане на жалбата и решенията на КЗК.

В съответствие с изискванията на Директива 89/665/ЕИО за определяне в най- кратки срокове и чрез междинна процедура на временни мерки с цел да се поправи твърдяно нарушение или да се предотврати нанасянето на допълнителни вреди на засегнатите лица, аналогично на досегашната уредба със законопроекта се определят условията и реда за спиране на процедурата за определяне на концесионер. Спирането на процедурата представлява временна мярка, която цели да предотврати нанасянето на вреди на интересите на засегнатите от твърдяно нарушение на процедурата вреди.

Резултатите от анализа на действащото законодателство сочат, че една от сериозните причини за неефективното използване на концесията като един от най- важните инструменти

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

за дългосрочно развитие на инфраструктурата е липсата на визия, на национална стратегия и разбиране относно възможностите за предоставяне на концесии. В новата история на България няма нито един инфраструктурен обект, който изцяло да е изграден от концесионера. Доколкото определени концесионни договори за държавни концесии може да се квалифицират като концесии за строителство, те са сключени преобладаващо по реда на ЗК от 1995 г. (отм.). За осигуряването на устойчив растеж, основан на иновациите, представителите на публичната власт, от една страна, и икономическите оператори - от друга, трябва да припознаят концесията като ефективно и ефикасно средство за създаване на публични ресурси, блага и услуги при високо качество и ползи, както за публичния и за частния сектор, така и за обществото като цяло. Концесията е механизъм за реализиране на ПЧП, а не само източник на приходи за държавния или за общинските бюджети. Икономическата изгода от концесиите не следва да се измерва само с преките моментни ползи, а и с косвените ползи и с ползите за обществото в дългосрочен план. В Програмата на Правителството за стабилно развитие на Република България за периода 2014-2020 г. и в някои стратегии са заложени редица проекти в областта на иновациите, транспорта, туризма, науката, социалната сфера, които да се реализират чрез концесии или ПЧП. Въпреки това, поради липсата на цялостна концепция за прилагане на института на концесиите, са налице установените скромни резултати. За да се осигури използването на концесиите като алтернатива на обществените поръчки, законопроектът предвижда приемане на Национална стратегия за развитие на концесиите, която да съдържа общите и специфичните цели и приоритети за възлагане на концесии в страната. За да се осигури изпълнението на стратегията за държавните концесии е предвидено приемането на план за действие за всеки програмен период. Аналогично, план за действие за общинските концесии на територията на общината следва да приема и съответният общински съвет. Освен за осигуряване изпълнението на Националната стратегия за развитие на концесиите, плановете за действие са необходими и от гледна точка на обстоятелството, че за преобладаваща част от концесиите концедентите ще трябва да извършват плащания, които следва да бъдат планирани в съответния бюджет.

За осигуряване на правилното, ефикасно и еднакво прилагане на правото на ЕС в областта на възлагането на концесии, Директивата за концесиите поставя принципното изискване държавите членки последователно и системно да следят за прилагането и действието на правилата за възлагане на договори за концесия. В съответствие с посоченото изискване държавите членки трябва да гарантират, че на национално ниво определени органи или структури са овластени да осъществяват мониторинг на реда и условията за възлагане на концесии и, в случай че констатируют нарушения в тази връзка, свързани с измама, корупция, конфликт на интереси и други сериозни нередности, или системни проблеми, да сезират за това националните одитни органи, съдилища, трибунали или други подходящи органи или структури (напр. омбудсманът, националните парламенти или комисиите към тях). Директивата за концесиите въвежда и изискването информацията и насоките относно тълкуването и прилагането на правото на ЕС в областта на възлагането на концесии да се предоставят безплатно на възлагащите органи, на възложителите и на икономическите оператори. В съответствие с така определените изисквания законопроектът възлага предвидените с Директивата за концесиите функции да се осъществяват от дирекция в специализираната администрация на Министерския съвет, наречена специализираната дирекция от АМС. На специализираната дирекция са възложени и други функции, свързани с осъществяването на мониторинга и координацията на дейностите, свързани с възлагането и изпълнението на концесии.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

С преходни разпоредби е регламентирано действието на новите правила относно заварените концесионни договори. С оглед запазването на сигурността на гражданския оборот е предвидено изрично положение, че сключените до влизане в сила на този закон концесионни договори запазват действието си, като правилата на законопроекта относно изпълнение, изменение и прекратяване на концесионни договори се прилагат за тях доколкото не противоречат на уговореното с договора.

Със заключителните разпоредби се извършват промени в повече от 30 закона. В секторните закони, които съдържат разпоредби относно реда за предоставяне на концесии промените предвиждат отмяна на тези разпоредби, както и терминологично уеднаквяване с терминологията на законопроекта на текстовете, които уреждат изисквания, свързани със спецификата на обекта на концесията, и произтичащите от тези изисквания особени условия. Такива са промените в Закона за водите, Закона за гражданското въздухоплаване, Закона за железопътния транспорт, Закона за културното наследство, Закона за лечебните заведения, Закона за лечебните растения, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Закона за пътищата, Закона за туризма, Закона за устройство на черноморското крайбрежие и Закона за физическото възпитание и спорта.

Предвид предмета и спецификата на концесиите за добив на подземни богатства, същите са изключени от приложното поле на законопроекта. В тази връзка със заключителна разпоредба се изменят текстове на Закона за подземните богатства, които имат препратки към Закона за концесиите.

Извън обхвата на законопроекта остават случаите на публично-частно партньорство, при които публичен и частен партньор обединяват усилията си за извършване на дейности в две основни насоки:

- Дейности, които включват възлагане на строителство и/или услуги, при които партньорите разпределят помежду си оперативния риск така, че както частният, така и публичният партньор да бъдат изложени на колебанията на пазара. Разпределянето на оперативния риск между публичния и частния партньор изключва партньорството от обхвата на Директивата за концесиите, но поставя въпроса дали в тези случаи са приложими правилата на Директива 2014/24/ЕС и на Директива 2014/25/ЕС. За да се избегне рискът от неспазване на европейското законодателство на този етап следва да се приеме за достатъчно решението, предложено с чл. 113, ал. 2 от Закона за обществените поръчки, с което се допуска сключването на договори за обществени поръчки с периодично или продължително изпълнение за по-дълъг от максимално определения срок от 5 г., „когато това се налага поради естеството на предмета на поръчката, необходимостта от възвращаемост на инвестицията или поради техническа причина.“
- Дейности, които не включват възлагане от публичен орган на строителство, услуги или доставки. Тези случаи са извън обхвата на пакета директиви за обществените поръчки и концесиите. Такива договорености са създаването на публично-частните дружества (joint venture), правила за които понастоящем са уредени със ЗПЧП. Доколкото тези правила са странични на основния предмет на ЗПЧП, запазването им не е аргумент против неговата отмяна. В действащото законодателство е налице законова празнота относно цялостното регулиране на отношенията, свързани с участие на държавата и общините в търговски дружества, включително за образуване на еднолични търговски

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

дружества. Поради това е необходимо и препоръчително да се инициира изработването на отделен закон, който да уреди посочените обществени отношения. До приемането на такъв закон, за да се отговори на очакванията за разрешаване на голямото разнообразие от възможни хипотези, при които публичен и частен партньор обединяват усилията си, което сега е силно възпрепятствано от действащите ограничения в Закона за държавната собственост и в Закона за общинската собственост, се предлагат промени в двата закона. С промените се дава възможност държавата и общините, както и държавните, съответно общински дружества с над 50 на сто държавно/общинско участие да могат да учредяват или да участват в търговски дружества, чийто капитал не е изцяло тяхна собственост след решение на Министерския съвет, съответно на общинския съвет, без да се изисква прилагането на определена процедура. Участието може да се извършва с парична или с непарична вноска. Когато участието на посочените субекти е с парична вноска, за да се защити обществения интерес законопроектът предвижда блокираща квота при приемането на определени решения, които имат съществено значение за функционирането на дружеството и за разпореждането с имуществото - предмет на непаричната вноска.

Действащата уредба в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) предвижда местните такси да се събират само от общинската администрация, а приходите от тях да постъпват само в бюджета на общината, което означава че във всички случаи приходите на концесионера ще бъдат за сметка на бюджета на общината, което силно би ограничило възможността за възлагане на голяма част от услугите, за които общините събират местни такси, чрез концесия. С предложените промени в ЗМДТ се цели създаването на предпоставки концесионер, на който е възложено предоставянето на услуги, за които със закон е установено да се събират местни такси, да може да събира тези такси в своя полза. Това ще бъде възможно след решение на общинския съвет, в съответствие с чл. 40, ал. 2, т. 3 от законопроекта. С предложените промени ще се постигне и съответствие на ЗМДТ със Закона за държавните такси, който принципно допуска възможността със закон да се допуска отклонение от правилото, че държавните такси постъпват в държавния бюджет. Такъв закон в случая се явява новият Закон за концесиите, с чл. 37, т. 4 на който се определя, че Министерският съвет с решение определя държавните такси, които се събират и/или постъпват в полза на концесионер на държавна концесия, както и условията и реда за събирането.

#### С предложенения нов Закон за концесиите се цели:

- Привличане на частния капитал за изпълнение на строителство и услуги. Концесията е най-ефективна форма за осигуряване на недостигащите публични инвестиции за финансиране на строителство и на услуги от обществен интерес, което е доказано в рамките на ЕС.
- Използване на професионалния опит на икономическите оператори в областта на организацията и управлението на строителството и предоставянето на услуги и на тяхното финансово управление, вкл. за създаването и прилагането на иновативни решения с оглед постигането на най-добро съотношение качество-цена на предоставяните на услуги и задоволяването на другите потребности на публичната власт и обществото.
- Прехвърляне с цел използване на външни компетенции на публични задължения и функции по обезпечаване със строителство и с услуги от обществен интерес чрез

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

прехвърляне на основните рискове от строителството и на експлоатационния риск на икономически оператори (аутсорсинг).

- Освобождаване на администрацията от неприсъщи дейности в резултат на което се изразходват неефективно публични средства.
- Задоволяване на належащите нужди на обществото от редица качествени инфраструктурни, образователни, културни, спортно-туристически, рекреационни, здравни, охранителни и др. обществени услуги, вменени на публичната власт, поради липса на достатъчен финансов ресурс, при най-доброто съотношение качество-цена.

#### Очаквани резултати от прилагането на закона за концесиите:

- разширяване на възможностите за използване на концесията като форма на публично-частно партньорство за създаване на публични ресурси, блага и услуги при високо качество и ползи както за публичния и за частния сектор, така и за обществото като цяло.
- развитие на инфраструктурата и на услугите без финансово участие или с минимално финансово и с по-ниска дисконтирана стойност участие на държавата / общините.
- създаване на възможност за използване на опита на частния сектор за постигането на ефективност и ефикасност при предоставянето на услуги от обществен интерес и внедряването на иновации, свързани с повишаване на качеството и намаляване на цената на предоставяните услуги.
- нарастване на конкуренцията на вътрешния пазар чрез създадените допълнителни възможности за насърчаване на частните инвестиции в строителството, поддържането и управлението на обекти на техническата и на социалната инфраструктура и в извършването на дейности от обществен интерес.
- постигане на дългосрочни ползи от концесията, тъй като икономическата изгода от нея се изразява не с преките моментни ползи (приходи), а и с косвените ползи и с ползите за обществото в дългосрочен план при минимални, но прогнозирувани в дългосрочен план приходи за икономическите оператори.

В новия ЗК е предвидено „Приходите на концесионера от експлоатацията на строителството и на услугите се формират от плащания от потребителите, от потребителите и концедента или само от концедента.“

#### Плащане от концедента може да се предвиди в следните случаи:

- когато за предоставяните от концесионера услуги не се дължат преки плащания от потребители или от други лица, или ако се дължат такива плащания не е предвидено концесионерът да ги получава;
- когато се цели постигане на социално приемлива цена на услугите, предоставяни от концесионера;
- при държавно регулирани цени на услугите, които се предоставят от концесионера.

По-конкретно, при концесия за строителство плащането от концедента се дължи след въвеждане на обекта на концесията в експлоатация и се извършва само за времето, в което обектът е в наличност и с договореното качество.

При концесия за услуги плащането от концедента се извършва само за времето, когато услугата е в наличност и с договореното качество.

Относно плащанията от концедента се прилагат съответно правилата относно държавните помощи.

#### **Процедури**

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Провеждането на процедура за определяне на концесионер представлява административната фаза от възлагането на концесия.

За разлика от Директива 2014/24/ЕС относно обществените поръчки, Директивата за концесиите не урежда конкретни процедури за възлагането на концесии, независимо от тяхната стойност - равна на или надвишаваща европейския праг (чл. 30 и сл. от Директивата за концесиите). При транспонирането на Директивата за концесиите държавите членки имат свобода да заложат такава процедура за възлагане на концесии, каквато в максимална степен ще отговаря както на спецификите на националното законодателство, регламентиращо засегнати от концесиите правни институти, така и на правните традиции в уредбата на ПЧП моделите и на концесиите в частност, включително да предвидят приложението на една или повече от разписаните в Директива 2014/24/ЕС процедури. Директивата за концесиите създава правна рамка, отразяваща основните принципи и процедурни гаранции, възприети в и произтичащи от практиката на Съда на ЕС, насочени към осигуряване на прозрачност и равно третиране. Европейският законодател е преценил, че определянето на минимална степен на координация ще бъде достатъчно за постигането на целите на Директивата за концесиите. Независимо от това, по какъв начин и под каква форма страните членки ще изберат да се регламентират процедурите за възлагане на концесионни договори, при организирането и провеждането им възлагащите органи и възложителите винаги трябва да се съобразяват с принципите, заложи в чл. 3 от Директивата за концесиите: равнопоставеност, недискриминация и прозрачност.

Като част от минимално предвидените правила за координиране и хармонизиране на процедурите при възлагането на концесиите в Директивата за концесиите са уредени задължения на възлагащите органи, свързани най-вече с осигуряването на подходящо обявяване на концесиите за строителство и услуги, прозрачност и състезателност:

- изпращане на обявление за концесия, което да съдържа като минимум информацията по Приложение V;
- изпращане на предварително информационно обявление, в случай че се организира процедура за възлагане на социални и други специфични услуги по Приложение IV, което да съдържа информацията по Приложение VI;
- изпращане на обявление за възлагане на концесия до 48 дни от сключването на договора за концесия;
- предоставяне по електронен път на неограничен и пълен безплатен пряк достъп до документацията за концесията от датата на публикуване на обявлението за концесия или от датата на изпращане на поканата за подаване на оферти;
- в случай че възлагащият орган (концедентът) се възползва от възможността да ограничи броя на кандидатите или участниците, това трябва да стане по прозрачен начин и въз основа на обективни критерии, като броят на кандидатите или оферентите (участниците) във всички случаи трябва да е достатъчен, за да гарантира реална конкуренция в процедурата;
- осигуряване на всички кандидати или оференти (участници) на допълнителна информация относно документацията за концесията не по-късно от 6 дни преди крайния срок за получаване на оферти, ако искането за това е отправено своевременно;
- предоставяне на всички участници планираната организация на процедурата и примерен график за провеждането ѝ;
- осигуряване на подходящ запис (протокол) на всички етапи на процедурата;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- при провеждане на преговори с кандидатите и участниците предмет на преговори не могат да бъдат предметът на концесията, критериите за възлагане и минималните изисквания за участие;
- своевременно уведомяване на всеки кандидат и участник за решенията относно възлагането на концесията, включително името на спечелилия участник; основанията за отхвърляне на заявлението или офертата и основанията за всяко решение да не се възлага договор, за който е било публикувано обявление за концесия, или за ново започване на процедура.

От посочените по-горе задължения за възлагащите органи Директивата за концесиите допуска следните изключения:

- провеждане на процедура за възлагане на концесия без предварително обявление, но само при особено изключителни обстоятелства;
- провеждане на повторна процедура без публикуване на ново обявление за концесия, ако в рамките на предходната процедура не са подадени заявления, оферти, подходящи заявления или подходящи оферти, но при условие че първоначално обявените условия на договора не са съществено изменени, а когато Европейската комисия е поискала - и когато ѝ е изпратен доклад за провеждането на новата процедура;
- непредоставяне по електронен път на неограничен и пълен безплатен пряк достъп до определени документи поради извънредни, свързани със сигурността или технически причини, както и поради особено чувствителния характер на търговска информация, изискващ изключително високо ниво на защита; в тези случаи възлагащите органи или възложителите са длъжни да посочат в обявлението или в поканата за представяне на оферти, че съответната документация за концесията ще бъде изпратена по друг начин, а не чрез електронни средства, и че срокът за получаване на офертите ще бъде удължен.

За изпълнение на посочените в т. 31 задължения, произтичащи от Директивата за концесиите, както и в съответствие с предоставената от Директивата за концесиите свобода на държавите членки за определяне на процедурата за възлагане на концесии, със законопроекта са определени три вида процедури, които са съобразени с практическата сложност на концесиите: открита процедура, състезателна процедура с договаряне и състезателен диалог. Независимо от различната организация и етапност, и трите процедури завършват с оценяване на представени от участниците в процедурата оферти по предварително обявени критерии за възлагане, последвано от класиране на участниците.

Процедурата за определяне на концесионер се провежда от комисия, назначена от концедента. За предотвратяване на възможността за злоупотреба с влияние със законопроекта се запазва действащата забрана мнозинството в комисията за провеждане на процедура за възлагане на държавна концесия да бъде формирано от представители само на едно ведомство. Запазва се и забраната в състава на комисията да участва лице, за което е налице конфликт на интереси, или което е свързано с кандидат или участник в процедурата, вкл. с член на неговия управителен или контролен орган.

Трите процедури съдържат ясни правила, които не водят до прекомерна бюрокрация. Състезателната процедура с договаряне и състезателният диалог осигуряват на концедента определена степен на гъвкавост, която позволява активното участие както на концедента, така и на участващите в процедурата икономически оператори, с цел определяне на оптималните

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

параметри на конкретната концесия. Откритата процедура, която единствено е допустима по действащия ЗК, не отговаря на условието за гъвкавост. Това се споделя и от ЕК с мотив, че откритата процедура не предоставя възможност за договаряне между публичния и частния партньор. Както е посочено по-горе в мотивите, анализът от прилагането на действащия ЗК сочи прилагането само на откритата процедура като един от недостатъците на уредбата, който не позволява ефективното използване на института на концесията. Въпреки това, междуправителствената работна група, назначена от министър-председателя, прие за обосновано със законопроекта да се допусне провеждането и на откритата процедура, която да се прилага при концесиите без трансграничен интерес, които по правило са с относително по-малка сложност и с по-голяма степен на сходство, когато се предоставят голям брой концесии за един вид обекти - държавна или общинска собственост. За концесиите с трансграничен интерес откритата процедура е допустимо да се провежда само когато е налице яснота за всички детайли относно потребностите на концедента, относно техническите, функционални и качествени изисквания към строителството и услугите, включени в предмета на концесията и относно съдържанието на концесионния договор и концедентът е определил най-подходящите условия за осъществяване на концесията, така че концесионерът да може да се определи без провеждането на преговори.

При определяне на правилата за състезателната процедура с договаряне и за състезателен диалог са заимствани основни изисквания относно тези процедури, определени с Директива 2014/24/ЕС и в пълна степен са съобразени изискванията на Директивата за концесиите. За тези процедури в съображенията на Директива 2014/24/ЕС е посочено, че предоставят гъвкавост за възлагащите органи и тяхното по-широко използване може да увеличи трансграничната търговия. Поради това, „държавите членки следва да могат да предвиждат използване на състезателна процедура с договаряне или на състезателен диалог в различни случаи, при които откритите или ограничените процедури без договаряне по всяка вероятност не биха довели до задоволителни резултати от обществените поръчки“. Пак в същата директива е посочено, че състезателният диалог се оказва полезен в случаите, при които възлагащите органи не са в състояние да определят средствата за задоволяване на потребностите си или за оценка на възможностите, които пазарът предлага, като технически, технологични, функционални, организационни, финансови или юридически решения. Такава ситуация може да възникне по-специално при новаторски проекти, при изпълнение на мащабни проекти за интегрирана транспортна инфраструктура, големи компютърни мрежи или проекти, включващи сложно и структурирано финансиране, вкл. за прилагане на иновативни решения. Комплексният характер на концесиите, тяхната сложност най-вече относно степента и начина на поемане на оперативния риск, дългият срок за изпълнение и необходимостта от въвеждането на иновации са фактори, които изискват активно договаряне или диалог между концедента и икономическите оператори, каквито възможности предоставят състезателната процедура с договаряне и състезателният диалог.

От гледна точка на европейското и националното законодателство въвеждането със законопроекта на състезателна процедура с договаряне и на състезателен диалог и ограничението за прилагане на откритата процедура се обосновава и със следните аргументи: Концесиите по дефиниция са комплексни проекти, които включват разнообразни права и задължения на страните, включително поемане на риска от изграждането, управлението и поддържането на обекта и/или от управлението на услугата. Провеждането на откритата процедура не може да осигури необходимата гъвкавост при определяне на условията на концесията и на техническите, функционалните и качествените изисквания към

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

строителството и услугите (техническите спецификации), на формите и начина на финансиране, на разпределението на многобройните рискове, които могат да възникнат при изпълнение на включените в концесията множество различни дейности и продължителния по време концесионен договор и т.н. с цел постигане на най-добри решения. Обратно, посочените процедури са най-приложими при комплексните проекти, каквито по правило са концесиите.

Провеждането на открита процедура изисква концедентът да има пълна яснота за предмета и обекта на концесията, включително и относно всички технически, технологични, функционални, организационни и финансови въпроси, за да може да изготви подробни технически спецификации, въз основа на които участниците в процедурата да подготвят своите технически и ценови предложения. Уточняването на техническите и финансовите параметри често обективно не може да бъде направено преди стартиране на процедурата, което прави откритата процедура практически неефективна за преобладаващия брой случаи, защото участниците нямат право да подобряват или да изменят техническите, съответно ценовите си предложения по време на процедурата.

Състезателната процедура с договаряне и състезателният диалог са процедури, които осигуряват публичност и прозрачност, аналогични на тези при останалите процедури, допустими от Директива 2014/24/ЕС. Освен това, те дават на концедента възможност да проведе преговори/диалог, които имат за цел:

- да подобрят съдържанието на първоначалната и на последващата оферти - при състезателната процедура с договаряне;
- да определят решението или решенията, които най-добре удовлетворяват потребностите на концедента - при състезателния диалог; постигнатите в диалога решения определят и подобряват предварително определените от концедента технически спецификации, правна и финансова рамка на концесията, вкл. подобряват формите на финансиране, а оттам - и вида на договора - с плащане от страна на концедента, или без такова плащане.

След приключване на преговорите/диалога и двете процедури продължават по правилата на откритата процедура, тъй като участниците представят окончателни оферти, които се оценяват по правилата на откритата процедура по предварително обявените критерии за възлагане, което гарантира в най-висока степен осигуряване на правилата за прозрачност и състезателност.

Състезателната процедура с договаряне и състезателният диалог са етапни процедури, които включват във фактическия си състав всички елементи на откритата процедура - 1) допускане до участие след проверка за наличие на основание за изключване и за изпълнение на условията за участие в процедурата, и 2) разглеждане и оценка на окончателни оферти, последвани от класиране на участниците. Двете процедури надграждат откритата процедура, за да постигнат поставената цел - определяне на възможните едно или повече решения относно техническите, функционалните и качествените изисквания, финансово-икономическия модел или юридическата конструкция на концесионния договор, както и възможностите за включване на иновации - при състезателния диалог и постигане на най-подходящите условия за осъществяване на концесията при най-доброто съотношение качество-цена и при двете процедури.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

При състезателната процедура с договаряне и състезателният диалог се допуска концедентът предварително да ограничи броя на кандидатите, които ще бъдат допускати до участие в договарянето, съответно в диалога. В тези случаи при извършване на действията по допускане комисията извършва и подбор на допуснатите кандидати, който представлява оценка на професионалните и техническите възможности и/или на икономическото и финансовото състояние на кандидатите и се извършва по критериите, посочени в документацията за концесията. Подбор се извършва само ако броят на допуснатите кандидати е по-голям от предварително определения от концедента брой. Целта на подбора е договаряне, съответно диалог да се провеждат само с кандидати, чийто капацитет е равностоен и в максимална степен съответства на предмета, особеностите и сложността на конкретната концесия. Освен това, провеждането на договаряне или диалог с по-голям брой кандидати изисква повече време, без да гарантира по-добри резултати. Провеждането на подбор е първата разлика между откритата процедура от една страна и състезателната процедура с договаряне и състезателния диалог - от друга страна. С провеждането на подбор (ако са налице основанията за това) приключва етапа на допускане при двете етапни процедури.

След приключване на етапа на допускане при състезателната процедура с договаряне допуснатите кандидати получават покана и представят предварителни оферти, въз основа на които се извършва договаряне. Договарянето се извършва с всеки кандидат поотделно по предварително определен график, за който са уведомени всички кандидати. Договарянето обхваща предложените от кандидатите предварителни разрешения по критериите за възлагане и проекта на концесионен договор. Договарянето може да се проведе на кръгове, в зависимост от наличието на промени в направените от кандидатите предложения. За осигуряване спазването на принципа за равно третиране комисията е длъжна да уведомява всички кандидати относно предложенията на останалите кандидати и за последващите промени, като няма право да разкрива кое предложение от кой кандидат е направено, както и информацията, която е определена като поверителна. В съответствие с изискванията на Директивата за концесиите комисията не може да договаря промени относно предмета на концесията, минималните изисквания, на които трябва да отговаря офертата, и критериите за възлагане. След приключване на договарянето комисията определя срок за получаване на оферти, за което уведомява всички кандидати. След това действие на комисията състезателната процедура на договаряне продължава по реда на откритата процедура - участвалите в договарянето кандидати подават оферти, които не подлежат на последващо договаряне.

След приключване на етапа на допускане при състезателния диалог комисията се запознава с предварителните оферти на кандидатите, подадени заедно със заявленията за участие. Целта е комисията да проучи предложените от кандидатите предварителни решения за задоволяване на потребностите на концедента и да създаде организация за провеждане на диалога. Диалогът може да се провежда на последователни етапи, целта на което е да се намали броят на възможните решения за потребностите, които трябва да се задоволят с възлагането на концесията. Изясняването на възможните решения е необходимо, за да може комисията да изготви окончателни технически и функционални, финансово-икономически и правни изисквания, както и методика за оценка на офертите, проект на концесионен договор и минимални изисквания, на които трябва да отговарят офертите с оглед на най-ефективно и ефикасно задоволяване на обществения интерес. След изготвяне на така изброените документи комисията допълва документацията за концесията и я предоставя на участвалите в диалога кандидати, заедно с покана да подадат оферти. След това действие на комисията и тази

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

процедура продължава по правилата на откритата процедура, при спазване на забраната за провеждане на договаряне по подадените от участниците оферти.

Относно процедурата за възлагане на концесии за социални и други специфични услуги, за които Директивата за концесиите изисква само публикуването на обявления и прилагането на правилата за обжалване, принципно са възможни два подхода: Прилагане на същия режим, както и за останалите концесии. Този подход е преценен като несъразмерно рестриктивен спрямо изискванията на Директивата за концесиите, поради което не е възприет. С оглед спецификата на този вид концесии като най- подходящ е преценен възприетият със законопроекта подход, който дава възможност концедентът да определя за всяка конкретна концесия подходяща процедура, за която задължително да осигури:

- публикуването на предвидените с Директивата за концесиите обявления (за предварителна информация и на обявление за предоставена концесия) и
- възможност за обжалване при общите условия и ред.

Процедурата за определяне на концесионер приключва с мотивирано решение на концедента, издадено въз основа на резултатите от работата на комисията. Концедентът може да прекрати процедурата за определяне на концесионер в изчерпателно изброени в законопроекта случаи, с което се предотвратяват възможностите за злоупотреби. Също с цел предотвратяване на злоупотреби, решението за прекратяване на процедурата се одобрява от Министерския съвет, съответно от общинския съвет.

Със законопроекта се допуска провеждането на повторна процедура за определяне на концесионер със или без промяна на първоначално публикуваното обявление. Промяната на първоначалното обявление не може да бъде съществено и да засяга предмета на концесията, условията за участие, критериите за възлагане и минималните изисквания, на които трябва да отговарят офертите. В изброените случаи Директивата за концесиите не изисква публикуване на ново обявление. Въпреки това, с цел осигуряване на максимална публичност и прозрачност, със законопроекта се поставя изискване концедентът да публикува на електронната страница на „Държавен вестник“ първоначалното обявление във формата (формуляра), в която е публикувано при откриване на първоначалната процедура, с промяна на срока за получаване на заявления или оферти.

Законопроектът предвижда всички изискуеми по Директивата за концесиите процедурни гаранции (технически и функционални изисквания, критерии за допустимост, за подбор и за възлагане). Моделът на процедурните гаранции при концесиите е подобен на приложимите правила при обществените поръчки, като разликите са обусловени основно от спецификите на концесиите като дългосрочни и комплексни договори със значителна сложност и от стремежа да се ограничи бюрокрацията. Също така е гарантирано и осигуряването на изискваните от Директивата правила за обявяване, прозрачност, недопускане на дискриминация и състезателност от страна на концедентите. В допълнение на тези правила е предвидено в Националния концесионен регистър за всяка процедура за определяне на концесионер да се създава отделна партида, по която се публикува цялата информация и документация по провеждане на процедурата, освен защитената по закон.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 6. ПРАВЕН АНАЛИЗ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

### 6.1. ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС И НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

#### 6.1.1. Транспортна политика на ЕС

Транспортната политика е част от общите политики още от Римските договори. Успоредно с отварянето на транспортните пазари и създаването на справедливи условия за конкуренция през последните години принципът за „устойчива мобилност“ доби нарастващо значение, особено в контекста на непрекъснатото увеличение на емисиите на парникови газове от сектора, които застрашават постигането на климатичните цели на Европейския съюз.

Първоначално приоритетите на общата транспортна политика се поставят върху изграждането на общ транспортен пазар, т.е. върху осъществяването на свободното движение на стоки и хора, и отварянето на транспортните пазари. Днес, тази цел е до голяма степен постигната. Изключение прави преди всичко железопътният транспорт, при който процесът на цялостно изграждане на вътрешния пазар все още не е осъществен напълно.

През последните десетилетия бяха приети три пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, които имаха за цел отварянето на националните пазари и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС.

Първият железопътен пакет, приет през 2001 г., цели да се осигури реформата в железопътния сектор до еднакво ниво за страните от ЕС.

Вторият железопътен пакет, приет през 2004 г., цели развитие на постигнатото с първия пакет и решава въпроси свързани с либерализацията на товарните железопътни услуги чрез пълно отваряне на пазара за конкуренция от 01.01.2007 г.; безопасността на превозите и създаване на органи по безопасност във всяка държава-членка; оперативно взаимодействие, оперативност и съвместимост; създаване на Европейска железопътна агенция.

Третият железопътен пакет регламентира по-нататъшното интегриране на железопътната система в Европа и решава въпросите, свързани с: либерализация на пътническите железопътни услуги; сертифициране на локомотивните машинисти; права на пътниците; качество на услугите при товарен железопътен транспорт; подобряване на договорите за превоз.

На 30.01.2013 г. Европейската комисия представи Четвърти железопътен пакет. Пакетът включва шест законодателни предложения, насочени към три ключови области: подновяване на правилата за структура на управление на инфраструктурата и транспортните операции; осигуряване на по-нататъшно отваряне на пазара за вътрешни услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт; повишаване на качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите бариери на пазара и засилване на хармонизирането на оперативна съвместимост и безопасност, за да се гарантира по-висока степен на хармонизация на ЕС железопътната мрежа.

С приемането на Четвърти железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа.

През 2011 г. беше приета Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. Документът очертава дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Пътната карта на ЕК разглежда предизвикателствата в сектора, предоставя визия с доста амбициозен хоризонт до 2050 г., набелязва 10 специфични цели при определяне на политиката и предлага списък с 40 конкретни инициативи за постигането им.

На 20 декември 2013 г. беше публикуван и влезе в сила Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа. Новата политика за развитие на транспортна инфраструктура предвижда структуриране на мрежата на две нива:

- Основна мрежа, която включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и която следва да бъде реализирана до 2030 г. В основната мрежа ще се концентрира по-голямата част от европейското финансиране.
- Широкообхватна мрежа, която осигурява пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

През последните години ЕК е много активна в усилията си да преструктурира Европейския железопътен пазар и да засили позицията на железниците спрямо другите видове транспорт. Усилията на Комисията са насочени към три основни области, които са от решаващо значение за развитието на силна и конкурентоспособна железопътна индустрия:

- 1) Отваряне на вътрешния железопътен пазар за конкуренция;
- 2) Подобряване на оперативната съвместимост и безопасността;
- 3) Развитие на железопътната инфраструктура.

#### **6.1.2. Транспортна политика на Република България**

Ключовото местоположение на Балканите оказва силно влияние върху транспортно-комуникационните пазари, чието развитие е най-здравата основа за транспортното сближаване и интегриране. Инфраструктурата е съществена материална част на транспортното предлагане. Недостатъчно изградената в региона инфраструктура, причина за което са националните, политически и икономически противоречия, продължава да спъва развитието на трафика, респективно – на търговските връзки в и през Балканския полуостров. Затова новото място на Балканите е свързано и с ново разбиране за генериращата и интегрираща роля на транспортната инфраструктура в сегашните условия на относително неголям трафик. Ефективността на инфраструктурните инвестиции следва да се търси не само в пряката финансова възвръщаемост, но преди всичко в увеличените възможности за свободен избор на алтернативни конкурентноспособни маршрути. Именно стратегията за създаване на конкурентноспособна алтернатива е тази, която окончателно ще успокои и интегрира Балканите, а положителните последици от реализацията ѝ ще имат дългосрочен икономически, социален и политически характер.

През последните десетилетия, геополитическата значимост на Балканския полуостров все повече зависи от потенциала на неговото транспортно географско положение. То обаче не се използва рационално, поради неблагоприятното влияние на редица вътрешни и външни фактори. Оценката на съвременното транспортно географско положение на България, на Балканите и в Европа е пряко зависима от природните дадености, социално-икономическия потенциал, политическите реалности и конюнктурно изменящите се стратегии. Проблемите на транспортната достъпност на страната са, в значителна степен, детерминирани от константни пространствени величини и инерционни исторически процеси.

Икономическата и политическа стабилност на България зависи в голяма степен и от развитието на транспортните връзки. Транспортът, като пространствено-материален носител на търговските връзки, играе ключова роля за развитието, разширяването и интегрирането на пазарите. А именно това бяха целите, довели през последните години до

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

институционализирането на десетте основни европейски транспортни коридори. България е потенциално благоприятно разположена в зоната на контакт между региони с различна степен на развитие и стопанска специализация – Средна, Северна и Източна Европа, Близък и Среден Изток, Източно Средиземноморие. Това създава възможности за осъществяване на интензивен транзит през нейната територия. През страната преминават трасета на два от деветте TEN-T транспортни коридора:

- Ориент/Източно-Средиземноморски
- Рейнско-Дунавски

Потенциалът на географското ни положение се усилва от широкия излаз към Черно море и Дунав. Южната държавна граница отстои на около 30 км от Бяло море, което създава нови възможности за бизнеса в Западна и Южна България. Страната ни има сравнително еднаква авиационна достъпност от градове като Марсилия, Женева, Франкфурт, Вилнюс, Курск, Сочи, Александрия, Триполи и Тунис.

Транспортното географско положение на България се отличава и с редица неблагоприятни характеристики. Те са свързани основно с оценката на икономическия потенциал на Балканите – най-слабо развития регион. Балканските страни имат неадекватно малка, спрямо териториалния и демографския си потенциал, икономическа тежест в Европа и света.

#### **6.1.3. Състояние и перспективи за развитие на транспорта в България**

Транспортният сектор на България играе изключително важна роля за повишаване конкурентно-способността на националната икономика и за обслужване на населението. Транспортът генерира 7.6% от брутната добавена стойност на страната и осигурява пряка заетост на над 160 000 души. Развитието на отрасъла е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма. Като цяло през последните години нуждите от транспортни услуги – товарни и пътнически се увеличават, като успоредно с това се повишават изискванията към тяхното качество. В този смисъл целта на държавната администрация в лицето на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията е да създаде законови и икономически условия за предоставянето на обществени транспортни услуги и съответната инфраструктура, които да отговорят на очакванията на потребителите.

Транспортната политика не може да сътвори чудеса, но в много случаи качеството на човешкия живот зависи от добре изготвената и успешно приложена политика. Опитът сочи, че не съществува идеална транспортна политика, но има много примери за успешно приложени мерки за развитие и модернизация на транспортните системи. Стъпка в правилната посока е изготвянето на механизми за повишаване ефективността на транспорта, при съблюдаване на принципите за устойчиво, сигурно и безопасно развитие и правата на потребителите.

#### **6.1.4. Интегриране на българската транспортна система в европейската**

Интегрирането на българската транспортна система с европейската има няколко очевидни измерения – подобрение и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентно-способността на българските транспортни фирми. Интегрирането на България в европейските структури предоставя възможността за изграждане, модернизиране и развитие на част от транспортната ни инфраструктура с много по-ниски за страната разходи. Подготовката и реализацията на мащабни проекти изисква изпълнението на редица проучвания, наличие на съответен професионален и административен капацитет и съгласно досегашния опит отнема дълъг период от време. Поради това е необходимо ускоряване на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

работата, за да може България да се възползва в пълна степен от предоставените ѝ възможности. Съществен елемент от интегрирането на инфраструктурата е и нейното развитие и отваряне към съседните държави и поэтапното осигуряване на пълна експлоатационна/оперативна съвместимост за движение по българските участъци от транс-европейската мрежа, което е стъпка за привличането на допълнителни транзитни потоци. Качеството на предлаганата транспортна услуга зависи до голяма степен и от транспортните оператори. В този смисъл пълното интегриране на българските превозвачи в европейската транспортна система ще гарантира тяхната конкурентно-способност на общия пазар за транспортни услуги. За целта следва да се продължат усилията за хармонизиране на условията за достъп до пазара и професията, за обновяване и модернизация на транспортния парк, за повишаване на маркетинговата и търговска ориентация на транспортните субекти, за по-ефективно управление на дружествата.

## 6.2. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ, ЗАЛОЖЕНИ В ЕВРОПЕЙСКИТЕ И НАЦИОНАЛНИТЕ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

Един от най-важните стратегически документи на ЕС, който очертава тенденциите в развитието на железопътния транспорт в съюза, е десетгодишната стратегия за растеж Стратегия „Европа 2020“. Документът представлява предложение на ЕК за справяне с финансовата криза и за подготовката на европейската икономика за предизвикателствата на второто десетилетие. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигането на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социална и териториална кохезия. Определени са три взаимно подсилващи се приоритета:

- интелигентен растеж – развитие на икономика, базирана на знания и иновации;
- устойчив растеж – насърчаване на по-екологична и конкурентоспособна икономика, която използва по-ефективно ресурсите;
- приобщаващ растеж – стимулиране на икономика с висока заетост, която да съдейства за постигане на социална и териториална кохезия.

За постигането на приоритетите са дефинирани пет водещи цели на ниво ЕС:

- заетост за 75% от населението на възраст 20 – 64 години;
- инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в размер на 3% от БВП на ЕС;
- постигане на целите „20/20/20“ по отношение на климата/енергията (включително намаляване на емисиите с допълнителни 30%, ако условията са подходящи)
- дял на преждевременно напусналите училище под 10%, дял на младото поколение със завършено висше образование от най-малко 40%
- намаление на броя на застрашените от бедност с 20 млн. души.

За да гарантира, че всяка държава-членка ще приспособи стратегията „Европа 2020“ към своето конкретно положение, ЕК предлага целите на равнище ЕС да бъдат превърнати в цели и в начини за тяхното постигане на национално ниво.

В пълно съответствие с националната визия и приоритети, мисията на железопътния сектор в Република България е да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- осигурява надеждна транспортна услуга;
- подпомага балансираното регионално развитие;
- съдейства за пълноценното интегриране на железопътната инфраструктура на страната в Трансевропейската транспортна мрежа, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

В съответствие със Стратегията за развитие на железопътния транспорт в Република България за периода 2015–2022 г., принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъдат пренасочени към по-устойчиви и екологични видове транспорт с оглед България да изпълни своите цели по стратегията „Европа 2020“, свързани с емисии и енергийна ефективност. Това ще гарантира хармонично развитие на инфраструктурата за всички видове транспорт, като в същото време се поддържат пазарните принципи и се поощрява конкуренцията при удовлетворяването на конкретните национални транспортни нужди. Недостатъчно ефективната Републиканска транспортна схема оставя 80% от гарите извън населени места без довеждащ транспорт и не позволява разгръщане на предимството на крайградските железопътни превози, които биха довели до намаляване на задръстванията на входовете и изходите на големите градове, ако се интегрират по-добре с общинските инфраструктурни планове. Балансът между видовете транспорт е нарушен в полза на автомобилния транспорт, което е в разрез с приоритетите на Европейския съюз и има траен негативен ефект върху околната среда. Разработването на нова Републиканска транспортна схема ще допринесе за съгласуваното развитие на видовете транспорт, без да се дава преимущество на един или друг вид.

Една от важните мерки, които следва да бъдат предприети, е развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози посредством изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (комодалност), обмяната на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. Интегрирането на българската железопътна система в европейската има няколко положителни измерения – подобряване и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Интегрирането на транспортната мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълна (политическа, икономическа и социална) кохезия на България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Общността. С оглед осигуряването на действителна свобода за движение на хора и стоки този приоритет е от изключителна важност за България, която след присъединяването към ЕС, вече е външна граница на Съюза.

Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., приета на заседание на Министерския съвет на 07.04.2010 г. с Протокол № 13, очертава най-важните насоки за развитие на транспортната система до 2020 г. Форматът на Стратегията съответства на формата на стратегическите документи на Европейския съюз. Стратегическият документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
  - Интегриране на българската транспортна система в европейската;
  - Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар.
- Осигуряване на добра бизнес среда;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Един от инструментите за реализиране на политиката на България за развитие на транспортната инфраструктура е Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. (ОПТ). ОПТ включва следните приоритетни оси:

- Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“;
- Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“;
- Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“;
- Приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешно-водни пътища“;
- Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“.

По ОПТ е предоставена безвъзмездна финансова помощ (БФП) на общо 111 проекта по всички приоритетни оси. По програмата се изпълняват 21 инвестиционни проекта, като 7 от тях вече са завършени. Реализират се 11 „големи“ (над 50 млн. евро) проекта, като Европейската комисия е одобрила 10 от тях.

Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията след обстойни проучвания и анализи, финансирани по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТ. Окончателният доклад беше приет от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в края на 2010 г. Разработен е инструмент за транспортно моделиране, който е приложим както за пътническия и товарния транспорт общо, така и по видове транспорт, като се включва: вътрешен транспорт, международен транспорт в Република България като страна на натоварване и страна на разтоварване и транзит.

Актуализацията на сценария, основан на транспортния модел, свързан с определянето на тесните места в пътната и железопътната TEN-T мрежа в страната, беше завършена през м. май 2013 г. Актуализираният сценарий допринася за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

### **6.3. РЕГУЛАТИВНА РАМКА НА ИЗСЛЕДВАНИЯ ТРАНСПОРТЕН СЕКТОР. ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО – РЕГЛАМЕНТИ, ДИРЕКТИВИ И РЕШЕНИЯ**

#### **➤ Европейско законодателство, приложимо в железопътния сектор**

Към днешна дата Европейският съюз е упражнил своята компетентност чрез следните правни инструменти на Съюза:

**ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ВЪПРОСИ И ПО ВЪПРОСИТЕ НА ДОСТЪПА ДО ПАЗАРА**

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Регламент № 11 относно премахване на дискриминацията при определяне на транспортните тарифи и условия в изпълнение на член 79, параграф 3 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност (ОВ 52, 16.8.1960 г., стр. 1121);
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 21.11.2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст);

(Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29.07.1991 г., Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19.06.1995 г. и Директива 2001/14/ЕО от 26.02.2001 г. са изменени значително. Тъй като са били необходими повече изменения, директивите са преработени и обединени в един законодателен акт с цел постигане на по-голяма яснота – Директива 2012/34/ЕС. Директива 2012/34/ЕС посочва в чл. 65 Отмяна, че Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕО и 2001/14/ЕО, изменени с директивите, посочени в част А от Приложение IX, се отменят, считано от 15.12.2012 г.)

#### 6.4. РЕГУЛАТИВНА РАМКА НА ИЗСЛЕДВАНИЯ ТРАНСПОРТЕН СЕКТОР. НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Развитието на железопътната система в България е част от процеса на реструктуриране на националната икономика през последните години, в съответствие с политиката на ЕС - както с принципите на пазарната икономика, либерализирания пазар и свободната конкуренция, така и с изпълнението на функции от общ икономически интерес.

Независимо от факта, че срокът за изпълнение от държавите членки на ЕС на Първи железопътен пакет беше 15.03.2003 г., в България бе взето политическо решение за изпълнение на началните изисквания (от директива 91/440) до 30.06.2002 г. Аргументите довели до това решение са следните:

- 1998-2002 е период на силен спад в обема на превозите;
- Нормативната уредба за функциониране на железопътната система е много остаряла и се е превърнала в пречка за навлизане на пазара. Съществуващата система за управление на железниците не може да осигури стабилно и ефективно функциониране в новите условия;
- Финансовото състояние на железопътната компания (НК БДЖ) бе критично;
- Бъдещото развитие на железопътната транспортна система на България задължително трябва да се основава на интеграция с Европейската при единни стандарти.

Програмата за реструктуриране на железниците, базирана на Европейското законодателство стартира през 2001 г. с влизането в сила от 1 януари 2002 г. на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).

Основните резултати от изпълнението на тази програма за реструктуриране към 2002 г. са:

- Учреден бе регулаторния орган Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" (ИАЖА) за координация и управление на железопътния транспорт и контролни функции, свързани с лицензии, сертификати и безопасност на движението; ИАЖА е създадена през юни 2001 г. с указ № 167 в съответствие с изискванията на Закона за Железопътния транспорт, приет през ноември 2000 г., в сила от 01.01.2002. Така ИАЖА е създадена, шест месеца преди официалното създаване на правоприменниците на Национална компания БДЖ.

- Създадено бе еднолично акционерно дружество с държавно имущество "Български държавни железници" ЕАД, правоприменник на пътническите и товарните превози, извършвани от НК БДЖ.

- На 01.01.2002 г. бе създадена Национална компания "Железопътна инфраструктура" (ДП НКЖИ), правоприменник на НК БДЖ за поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктурата.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В периода 2002 – 2016 г. нормативната уредба, касаеща железопътния сектор в България е променяна/допълвана многократно, за да бъде преведена в съответствие с европейското законодателство.

През този период бяха транспонирани в българското законодателство основните директиви на ЕС, включително Директива 2012/34/ЕС, която е напълно транспонирана в националното законодателство.

## 6.5. НОРМАТИВНО РЕГЛАМЕНТИРАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

### 6.5.1. Европейска нормативна рамка

#### ➤ Директива за оперативната съвместимост

Оперативната съвместимост в европейската общност се регламентира от постоянно развиваща се регулаторна рамка, в основата на която, за анализирания петгодишен период, е **ДИРЕКТИВА 2008/57/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (Директива за оперативната съвместимост)**. Тя е преработена версия на предходните директиви относно оперативната съвместимост – 96/48/ЕО за високоскоростна железопътна система и 2001/16/ЕО за конвенционалната железопътна система.

Целите на Директивата за оперативна съвместимост трябва бъдат разбирани като част от подхода на ЕС за подобряване на работата на железопътния транспорт, чиито основни аспекти са:

- отворен достъп до железопътния транспорт за насърчаване на конкуренцията и създаване на стимули за модернизиране на продуктите и повишаване на качеството на услугите;
- подпомагане на оперативната съвместимост на националните мрежи (и следователно и на международните услуги) чрез техническа хармонизация;
- развиване на европейска железопътна мрежа чрез разширяването на Трансевропейската мрежа и превръщането ѝ в железопътна система за цялата Общност;
- внедряване на общ подход за безопасността с цел улесняване на достъпа до пазара при поддържане на сравнително високо равнище на безопасност.

Директивата за оперативната съвместимост също така следва принципите на директивите на Новия подход<sup>4</sup>:

- Хармонизацията на законодателството е ограничена до съществените изисквания, на които продуктите, пуснати на пазара на Общността, трябва да отговарят, за да могат да се възползват от свободното движение в рамките на Общността;
- Техническите спецификации на продуктите, удовлетворяващи основните изисквания, посочени в директивите, са определени в хармонизирани стандарти;
- Прилагането на хармонизирани или други стандарти остава доброволно и производителят винаги може да приложи други технически спецификации, удовлетворяващи изискванията;
- Продуктите, произведени в съответствие с хармонизираните стандарти, се ползват от презумпцията за съответствие със съответните съществени изисквания.

Изменението на Директива 2008/57/ЕО е извършено със следните актове:

- Директива 2009/131/ЕО на Комисията от 16 октомври 2009 г.
- Директива 2011/18/ЕС на Комисията от 1 март 2011 г.

<sup>4</sup> Ръководство за прилагане на директивите, основани върху Новия и Глобалния подход





Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Директива 2013/9/ЕС на Комисията от 11 март 2013 г.
- Директива 2014/38/ЕС на Комисията от 10 март 2014 г.
- Директива 2014/106/ЕС на Комисията от 5 декември 2014 г.

Поради множеството изменения и влизането в сила на Четвъртия жп пакет, както и с оглед да се постигне яснота по процесите на постигане на оперативната съвместимост, Директива 2008/57/ЕО се отменя с **Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз**, като тя следва да бъде транспонирана в националното законодателство до 16.06.2019 г.

След приемането на Директива 2008/57/ЕО, прилагането ѝ на практика във времето показва, че има неясноти в областта на взаимното приемане на железопътни возила, т.е. взаимното признаване на разрешенията за въвеждане в експлоатация на железопътни возила. Оказва се, че има различни разбирания относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила, както е предвидено в глави IV и V от директива 2008/57/ЕО. Така националните правила водят до прилагане на изискванията по различни начини от държавите членки.

За да се въведе общо разбиране на процеса за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила е разработена **Препоръка 2011/217/ЕС**, която през 2014 е заменена с действащата в момента **ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА от 5 декември 2014 г. по въпроси, свързани с въвеждането в експлоатация и използването на структурни подсистеми и возила съгласно директиви 2008/57/ЕО и 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (2014/897/ЕС)**. Поясненията в настоящата препоръка са необходими за оптимизиране на изпълнението на действащата правна рамка.

## ➤ Технически спецификации за оперативна съвместимост

Сложността на железопътната система и на нейните аспекти, свързани със съществените изисквания, води до създаването на **Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)**, за да се гарантира задължителната оперативна съвместимост на железопътната система. Те определят „условията, които трябва да бъдат изпълнени, за да се постигне оперативната съвместимост“, и трябва да се приемат като дефиниция за „минимално ниво на техническа хармонизация“<sup>5</sup> ТСОС улесняват прехода от старите интегрирани национални железопътни системи, които са ръководени главно от национални правила, към споделеното Европейско железопътно пространство, ръководено главно от общите правила на ЕС.

ТСОС се приемат с решения или разпоредби на ЕС и затова са задължителни, но те обикновено не предписват специфични технически решения за изпълняване на изискванията. Изготвени са с цел осигуряване на безопасното и непрекъснато движение на оперативно съвместими влакове, в съответствие със съществените изисквания от Директива 57. Затова, те не обхващат аспекти, които не са пречка за свободното и безопасно движение на влаковете като например, условията, отнасящи се до изискванията за удобство на пътуването. Приложими са единствено към новите, модернизирани и обновените подсистеми, като не покриват всички аспекти на системата, а само тези, които са свързани със съществените изисквания.

За функционални подсистеми, които няма да бъдат въвеждани в експлоатация, прилагането на изискванията на ТСОС за железопътната система е дефинирано в стратегия за прилагането на съответната ТСОС. Държавата членка може да реши да прилага дадена ТСОС или определени

<sup>5</sup> ДИРЕКТИВА 2008/57/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността и последващите изменения





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

изисквания на дадена ТСОС извън техническия обхват, дефиниран в самите ТСОС или в ситуации, които не са дефинирани в Директивата за оперативната съвместимост. В такъв случай това се отразява в националното законодателство<sup>6</sup>.

Действащите към момента ТСОС-и обхващат структурните и функционални области на железопътната система.

а) структурни подсистеми:

- Инфраструктура
- Енергия
- Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия
- Бордови контрол, управление и сигнализация
- Подвижен състав

б) функционални подсистеми:

- Експлоатация и управление на движението
- Поддръжка
- Телематични приложения за товарни превози
- Телематични приложения за пътници

### ➤ Целева система и специфични случаи

Целта на ТСОС е да допринесе за постигането на „оптимално ниво на техническа хармонизация“ чрез установяване на спецификация за една обща целева система. В зависимост от спецификата на всяка държава-членка, постигането на целевата система може да не е възможно или да изисква дълъг преходен период. Вземайки това предвид, ТСОС „запазват съвместимостта на съществуващите железопътни системи на отделните държави членки. За тази цел могат да бъдат направени уговорки за специфични случаи за всяка ТСОС, както по отношение на мрежата, така и на возилата. За всеки специфичен случай ТСОС определя правилата за прилагане.“ [чл. 5, параграф 5, Дир. 57]. Тези специфични случаи са разделени на две категории: разпоредбите се прилагат постоянно или временно. Където съответната ТСОС изисква това, държавите-членки нотифицират Комисията за органите, определени за оценка на съответствието в специфичните случаи, т.нар. Определени органи. Както в случая с отворени въпроси, нотификацията се извършва след приемането на ТСОС.

Долната фигура илюстрира развитието на нормативната база за постигане на оперативната съвместимост.

<sup>6</sup> Ръководство за прилагане на TCOC, ERA/GUI/07-2011/INT



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Ръководство за прилагане на ТСОС

Фигура 3-1 Развитие на нормативната база за постигане на оперативна съвместимост

#### ➤ Настоящо състояние на ТСОС

Първата група ТСОС-и за високоскоростни линии, засягаща структурните подсистеми Инфраструктура, Енергия, Подвижен състав и Контрол, управление и сигнализация, както и функционалните подсистеми Експлоатация и Поддръжка, е публикувана през май 2002 г. Тези и всички ТСОС-и, приети преди 2009 г., са разработени за Европейската комисия от съвместна представителна структура, по-късно известна като Европейска асоциация за оперативна съвместимост в областта на железопътния транспорт (AEIF), състояща се от УИ, ЖП и представители на железопътната индустрия.

След основаването на Европейската железопътна агенция (ЕЖА) тя поема разработването на ТСОС-ите. Тенденцията

Актуалното състояние на ТСОС-ите се публикува на уебсайта на ЕЖА в раздел „Оперативна съвместимост/ ТСОС“:

<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TSIsDevelopment.aspx>

#### ➤ Дерогации

При разработването на ТСОС са взети предвид различни нетипични случаи, които се нуждаят от конкретно решение. Тези случаи са посочени в Глава 7 на всяка ТСОС, като може да са включени преходни периоди за решаването им. Също така са възможни ситуации, които не са били предвидени и адресирани в ТСОС-ите. В такива случаи, където това е оправдано, държавата членка може да поиска дерогация за определена/и ТСОС или части от ТСОС.

Както е описано по-горе, дадена ТСОС се прилага за всички нови подсистеми, които попадат в рамките на нейния географски обхват. За да не бъде приложена дадена ТСОС, съответният проект трябва да получи дерогация съгласно чл. 9, Дир.57, който описва случаите, в които може да бъде дадена дерогация, и процедурите, които трябва да бъдат изпълнени.

Дерогации се предоставят от Европейската комисия след искане от страна на съответната държава-членка. Ако организацията, която отговаря за проекта, сметне, че дерогацията е необходима, тя трябва да уведоми органите на държавата членка, в която подсистемата трябва да бъде въведена в експлоатация, така че държавата членка да може да подаде искане за дерогация до Комисията.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Особено внимание се обръща на онези случаи/проекти „в напреднал етап на развитие, или предмет на договор в процес на изпълнение, когато съответната ТСОС е публикувана“. Държавите членки трябва да предадат списък на такива проекти на Комисията в рамките на една година от влизането в сила на ТСОС-та.

Управителят на инфраструктурата (УИ) – ДП НКЖИ в България е предоставил списък с проекти в напреднал етап на развитие до Националния орган по безопасност – ИАЖА, но все още не са предприети конкретни стъпки, съгласно Директива № 57 за изискване на дерогации от ЕК.

#### 6.5.2. Национална нормативна рамка

##### ➤ Наредба № 57

В българското законодателство Директивата за оперативната съвместимост (2008/57/ЕО) е транспонирана със съответните изменения чрез **НАРЕДБА № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (Загл. изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.)** Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 55 от 25.06.2004 г., в сила от 26.06.2005 г., попр., бр. 60 от 9.07.2004 г., изм. и доп., бр. 91 от 15.11.2005 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 55 от 7.07.2006 г., попр., бр. 59 от 21.07.2006 г., изм. и доп., бр. 88 от 2.11.2007 г., бр. 84 от 26.10.2010 г., бр. 5 от 17.01.2012 г., доп., бр. 3 от 11.01.2013 г., изм. и доп., бр. 71 от 13.08.2013 г., бр. 106 от 10.12.2013 г., бр. 4 от 16.01.2015 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 1 от 5.01.2016 г., в сила от 1.01.2016 г.

Наредбата задължава прилагането на ТСОС-ите директно.

##### ➤ Национални технически правила

Една подсистема, която е в съответствие с всички приложими ТСОС-и, без отворени въпроси, се счита за удовлетворяваща съществените изисквания на Директивата за оперативна съвместимост. Въпреки това не всички аспекти, свързани със съществените изисквания, имат ТСОС, т.е. географският обхват на ТСОС не покрива цялата мрежа на ЕС и има отворени въпроси. По време на този преходен период за аспектите, които все още не са обхванати от действащите ТСОС, се прилагат националните правила, нотифицирани от всяка държава членка съгласно [чл. 17(3), Дир. 57] към Европейската комисия.

Тези нотифицирани национални правила се прилагат като референция за проверката на удовлетворяването на съществените изисквания, когато (съгл. [член 17(3), Дир. 57]):

- „не съществува съответна ТСОС, или
- е нотифицирана дерогация, или
- специфичен случай изисква прилагането на технически правила, които не са включени в съответната ТСОС“, [].

или (съгл. чл. 20, Дир 57) ТСОС не е приложена изцяло при модернизиране или обновяване на дадена подсистема.

Държавите-членки също определят органи, които да отговарят за оценка на съответствието с тези национални правила - Определени органи.

Националните правила се смятат за допълнителни към настоящите ТСОС-и, за да се гарантира съответствие със съществените изисквания. Тези правила не трябва да противоречат на съответната ТСОС. Ако се изисква в ТСОС, националните правила се използват за оценка на съответствието при специфични случаи. При необходимост, държава-членка може да променя правилата, които е нотифицирала, но независимо от това, целта на списъка да осигури справедливо и недискриминиращо третиране на всички заинтересовани страни чрез публикуване на приложимите национални правила, изисква определена стабилност.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Националните технически правила следва да бъдат нотифицирани от държавата-членка и обявени в базата данни на Европейската комисия NOTIF-IT, както и на електронната страница на Националния орган по безопасност (НОБ).

Необходимостта от такива национални правила постепенно намалява с разработването и приемането на обновени ТСОС-и, закриване на отворените въпроси и разширяване на обхвата за цялата железопътна мрежа на ЕС. Националните правила обаче ще останат приложими за дерогации и частично прилагане на ТСОС в случаите на модернизиране или обновяване.

### ➤ Стратегии за внедряване на ТСОС

България има разработени стратегии за внедряване на ТСОС-те, които са разгледани в ЧАСТ 2, IV ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „Анализ на оперативната съвместимост на товарните и пътническите превози“.

### ➤ Ръководства на НОБ

При първоначалното транспониране на Директивата за оперативна съвместимост в националното законодателство (Наредба № 57) се установяват множество неясноти по процеса на въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми. С оглед на това, че повечето железопътни проекти включват подсистеми предмет на модернизация или обновяване въвеждането им в експлоатация се отлага във времето поради това, че процесът не е съвсем ясен по отношение на:

- уточняване обхвата на модернизация/обновяване;
- уточняване на географския обхват на подсистемата за въвеждане в експлоатация;
- етапите, на които следва да се въведат в експлоатация;
- обхвата на необходимите тестове за въвеждане в експлоатация;
- необходимите сертификати и тяхното съдържание;
- неясен по съдържание и време процес по оценка на риска на променената подсистема и др.

За улеснение на заявителите за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми, на уебсайта на ИАЖА е публикувано **Ръководство за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система** от януари, 2016 г. Ръководството дава някои насоки за процеса по въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми относно необходими документи, срокове и др.

Други ръководства относно прилагането на Наредба № 57 и Наредба № 59:

- Ръководство за издаване на сертификат за безопасност част „А“ и част „Б“ на железопътен превозвач;
- Ръководство за издаване на удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура;
- Ръководство за издаване на сертификат на лице отговорно за поддържане на превозни средства;
- Ръководство за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства по националната железопътна инфраструктура.

## 6.6. НОРМАТИВНО РЕГЛАМЕНТИРАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

### 6.6.1. Европейска нормативна рамка

#### ➤ Директива относно безопасността

Безопасността на железопътния транспорт в европейската общност се регламентира от постоянно развиваща се регулаторна рамка, в основата на която, за анализирания петгодишен

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

период, е **ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността** и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (*Директива относно безопасността на железопътния транспорт*).

Въпреки, че нивата на безопасност в железопътната система на ЕС по принцип са високи в сравнение с автомобилния транспорт, то безопасността на железопътния транспорт трябва да се поддържа като цяло и да се подобрява непрекъснато. Необходимо е да се отдава приоритет на предотвратяването на произшествия, както и да се взима под внимание въздействието на човешкия фактор.

Директива 2004/49/ЕО установява обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт чрез хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, задачите и ролите на националните органи по безопасността, както и разследването на произшествия. Но, с цел да се продължат усилията за по-нататъшно развитие на единно европейско железопътно пространство, са направени няколко изменения, както и цялостно преразглеждане на Директива 2004/49/ЕО. Изменението на Директива 2004/49/ЕО е извършено със следните актове:

- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г.
- Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г.
- Директива 2009/149/ЕО на Комисията от 27 ноември 2009 г.
- Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 г.

Поради множеството изменения на Директивата относно безопасността и предвижданите по-нататъшни изменения, както и с оглед да се постигне яснота по процесите на подобряване и хармонизиране на безопасността, Директива 2004/49/ЕО се отменя с **ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт**, считано от 16 юни 2020 г., като тя следва да бъде транспонирана в националното законодателство до 16.06.2019 г.

#### ➤ **Общ метод за безопасност за определяне и оценка на риска**

Общият метод за безопасност за определяне и оценка на риска е въведен с РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 402/2013 НА КОМИСИЯТА от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009. Той се прилага директно без да се транспонира в националното законодателство и е анализиран по-подробно в ЧАСТ 2, IV ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „Безопасност и сигурност“.

#### 6.6.2. *Национална нормативна рамка*

#### ➤ **Наредба № 59**

Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт е транспонирана в националното законодателство на Република България чрез Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 102 от 19.12.2006 г., изм., бр. 88 от 2.11.2007 г., изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2010 г., бр. 101 от 28.12.2010 г., бр. 28 от 6.04.2012 г., бр. 47 от 28.05.2013 г., в сила от 7.06.2013 г., бр. 58 от 31.07.2015 г.

Наредбата за управление на безопасността регламентира:

1. общите принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

2. обхватът на дейностите в системите за управление на безопасността;
3. изискванията към кандидатите, условията и реда за издаване на сертификати и удостоверения за безопасност;
4. отговорностите между участниците в железопътната система по отношение на безопасността на превозите;
5. общите цели, правилата, критериите, методите, показателите, процедурите и оценките за безопасност;
6. националните правила за безопасност и изискванията към системите за управление на безопасността;
7. категоризацията на произшествията в железопътния транспорт;
8. редът за разследване на произшествията и инцидентите, правата и задълженията при разследването.
9. изискванията към кандидатите, условията и редът за издаване на сертификат на лице, отговорно за поддържане на превозни средства.

Със Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) се установяват статутът на **Националния разследващ орган** и **Националния орган по безопасността** и общите (рамкови) изисквания за безопасност.

Изискванията на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007, са разписани в ЗЖТ в Раздел II. "Поддържане на превозните средства", които са в сила от 21.06.2011 г., а също и в Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, които са в сила от 2012 г.

Изискванията за получаване на сертификати или разрешителни за безопасност са определени с Наредба № 59 и са в съответствие с изискванията на чл. 10 и чл. 11 от Директива 2004/49/ЕО.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

### ➤ **Национални правила за безопасност**

Националните правила за безопасност (174 бр.) са формулирани и публикувани в информационната база-данни на ЕК NOTIF-IT, като много от тях все още са със статут „предварителна оценка“ и не могат да се считат за официално нотифицирани. Приведените в сила правила за безопасност не са актуализирани от 2007 г. и много от тях вече са изменени, а други са преразпределени като *национални технически правила*. Създадени са условия за извършване на бъдещи изменения в националните правила за безопасност в съответствие с новоприетите общи методи за безопасност и техните ревизии на ниво Общност.

За оценката на индикаторите за безопасност и осигуряване мониторинга върху развитието на безопасността, Националният орган по безопасност събира и обобщава информация за общите показатели за безопасност.

### ➤ **Промени в националната нормативна рамка**

През 2012 г. са извършени промени в:

- Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на ИАЖА – ГДБ на НОБ на България за 2012 на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите (в сила от 06.11.2012 г.);
- Наредба № 57 от 09.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (в сила от 17.01.2012 г.);
- Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (в сила от 06.04.2012 г.);

През 2013 г. влизат в сила изменения на Наредба № 59 и се въвеждат национални мерки по прилагане на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност и Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътните предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и структури, отговарящи за поддръжката.

С промените се въвеждат текстове, свързани с:

- организацията и извършването на надзорната дейност от националния орган по безопасност, съгласно член 16, параграф 2, буква „е“ от Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕС) № 1077/2012;
- организацията и извършването на наблюдение от железопътни превозвачи и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и по отношение на структури, които отговарят за поддръжката съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 1078/2012;
- въведени са и легални дефиниции, съгласно чл. 2 от Регламент (ЕС) № 1078/2012;

През 2013 г. в Наредба № 56 са изменени и допълнени чл. 19 (добавени са нови ал.6 и ал.7) и чл. 26 (добавени са нови ал.4 и ал.5). Промените касаят ИАЖА, като НОБ и отговорностите за поддържане на два нови информационни масиви - единият на издадените свидетелства за правоспособност, а другият на издадените удостоверения на лицата, успешно издържали изпит съгласно чл. 5, 6 и 7 от Наредба № 56. Направената в бр. 85 на „Държавен вестник“ от 2012 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

промяна на чл. 51, ал.2 влиза в сила от 01.07.2013 г. Тя е свързана с чл. 4 на Решение 2011/765/ЕС относно критериите за признаване на центрове за обучение, участващи в обучението на машинисти, относно критериите за признаване на изпитващи и критериите за организиране на изпити в съответствие с Директива 2007/59/ЕО.

С изменението на Наредба № 46 през 2013 г. се транспонира Директива 2012/45/ЕС за привеждане за втори път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива № 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари.

През десетгодишния период на прилагане на Наредба № 48 са направени множество промени в редица законови и подзаконови нормативни актове, като: Закон за ветеринарно-медицинска дейност, Закон за храните, Наредба № 5 от 25.05.2006 г. за хигиена на храните (обн., ДВ, бр. 55 от 2006 г.) (Наредба № 5), Наредба № 26 от 28.02.2006 г. за условия за защита и хуманно отношение към животните по време на транспорт (обн., ДВ, бр. 23 от 2006 г.) (Наредба № 26), които транспонират Директива 91/628/ЕО на Съвета от 29 юни 1995 г. относно изменение на Директива 91/628/ЕО във връзка със защитата на животните при транспортиране и осигуряват мерки на национално ниво за прилагане на Регламент (ЕО) № 852/2004 на Европейския парламент и Съвета от 29 април 2004 г. относно хигиената на храните, Регламент (ЕО) № 1831/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 декември 2003 г. относно определяне на изискванията за хигиена на фуражите, Регламент № 338/97 на Съвета от 9 декември 1996 г. относно защитата на видовете от дивата флора и фауна чрез регулиране на търговията с тях и Регламент (ЕС) № 101/2012 на Комисията от 6 февруари 2012 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 338/97 на Съвета относно защитата на видовете от дивата флора и фауна чрез регулиране на търговията с тях.

## 7. ПРАВЕН АНАЛИЗ НА МОРСКИЯ И РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

### 7.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Основните нормативни актове, които уреждат обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пристанищната инфраструктура, както и с управлението на безопасността и сигурността в пристанищата на Република България са Кодексът за търговското корабоплаване (КТК) и Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ). Законът не предвижда издаването на правилник за прилагане.

ЗМПВВППРБ въвежда изискванията на:

- ✓ Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;
- ✓ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, установяваща система на Общността за наблюдение и информационно обслужване на корабоплаването и отменяща Директива 93/75/ЕО на Съвета;
- ✓ Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения;
- ✓ Рамково решение 2005/667/ПВР на Съвета за укрепване на наказателноправната

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

рамка за прилагане на законите срещу замърсяването от корабите.

КТК въвежда изискванията на:

- ✓ Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ, L 131/47 от 2009 г.),
- ✓ Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 131/114 от 2009 г.),
- ✓ Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искове (ОВ, L 131/128 от 2009 г.)
- ✓ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ, L 131/132 от 2009 г.).

Съгласно ЗМПВВПВБ, пристанищата са:

1. за обществен транспорт - независимо дали осъществяват вътрешен или международен трафик;
2. рибарски;
3. яхтени;
4. със специално предназначение;
5. военни, включително граничнополицейски.

В пристанищата за обществен транспорт се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства. Те са достъпни без ограничение за всички кораби и товари и разполагат най-малко с акватория, безопасни рейдове, кейове или съоръжения за акостиране, които позволяват оставането на котва, приближаването и швартоването на кораби, за да могат да извършват своите операции при необходимите условия за безопасност, оперативна зона, предназначена за извършване на товарно-разтоварните услуги, железопътни и/или автомобилни подходи, които осигуряват връзка с пътната мрежа и железопътната инфраструктура, организация, която позволява ефективно обслужване на корабите и техните екипажи и план за приемане и обработване на отпадъци, включително и възможност за сключване на договори с доставчици на услуги за приемане на отпадъци от корабоплавателна дейност, както и подходящи пристанищни приемни съоръжения.

Територията на пристанищата за обществен транспорт включва един или повече терминали и може да включва зони за извършване на съпътстващи дейности, както и имоти за разширяване и развитие на пристанището. Тези от тях, които обслужват кораби от международно плаване, включват задължително и зона за извършване на гранични проверки, митнически, медико-санитарен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства. Част от пристанище за обществен транспорт, която е технологично свързана с процеса за обработка и съхраняване на товари, може да е разположена

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

на територия, която не се намира непосредствено на брега.

Пристанищата за обществен транспорт са с национално и с регионално значение, по списък, който се обнародва в „Държавен вестник“ и който ще бъде приет с решение на Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. С това решение на Министерски съвет ще се определят и терминалите на всяко пристанище, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107 – 109 от закона, и зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега; границите на територията на всяко пристанище и границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея - оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане.

Рибарски са пристанищата, предназначени за домуване или приставане на риболовни кораби с цел разтоварване на прясна риба, които не извършват обработка на други товари и поща и обслужване на пътници.

Яхтени са пристанищата, предназначени за домуване или приставане на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение. Обслужването на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение не е пътническа услуга.

Със специално предназначение са пристанищата, които са технологично свързани с производствения процес на корабостроителните и кораборемонтните предприятия, както и на специализираните крайбрежни предприятия за хидротехническо и хидроложко проучване, строителство, буксировка и спасяване, и за опазване на околната среда, и не извършват обработка на товари, пътници и поща.

Военно, включително граничнополицейско, е всяко пристанище, кей, морско или речно съоръжение, предназначено за домуване или приставане на военни кораби или на кораби на Министерството на вътрешните работи. Границите на територията на военните пристанища се съгласуват с министъра на отбраната, като той и министърът на вътрешните работи определят с наредби организацията на работа съответно във военните и граничнополицейските пристанища.

Наред с пристанищата ЗМПВВПРБ регламентира и статута на т. нар. „специализирани пристанищни обекти“:

- за обслужване на риболовните дейности – пристани за разтоварване на улови от прясна риба или други водни организми и места за временно укритие на риболовни кораби;
- пристани за кораби за сезонен превоз на пътници;
- пристани за добиващи кораби, за специални кораби по смисъла на чл. 5 от Кодекса на търговското корабоплаване и за кораби, предназначени за спомагателни дейности и
- зимовници.

За всички пристанища, с изключение на военните, се води регистър при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Пристанищата се вписват в регистъра на пристанищата след издаване на удостоверение за експлоатационна годност.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

В пристанище, което не е вписано в регистъра, не могат да се извършват пристанищни дейности и услуги.

Не се допуска извършване на пристанищни дейности и услуги извън посочените в регистрацията на пристанището или терминала.

## 7.2. ИНФРАСТРУКТУРА

### 7.2.1. Собственост

Територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица.

Територията и инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение могат да са собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица.

Територията и инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, собственост на общините, са публична общинска собственост.

### 7.2.2. Изграждане

Решение за разширяване на съществуващо и за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение се взема от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с одобрената от Министерския съвет Стратегия за развитието на транспортната система на Република България и Общия генерален план за транспорта на България. Решението се предхожда от предварително (прединвестиционно) проучване и изработен на негова основа проект на генерален план на пристанището.

Генералният план определя функционалното зонироване съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището, терените за терминали и комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура. Генералният план на пристанище за обществен транспорт се приема от междуправителен експертен съвет, назначен от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството, в съответствие с процедурата в Наредба № 10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт (изд. от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие, обн., ДВ, бр. 32 от 2014 г., посл. изм., бр. 2 от 9.01.2015 г.). Одобреният генерален план е подробен устройствен план по смисъла на Закона за устройство на територията - план за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория.

Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които имат инвестиционна инициатива за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение или негов терминал върху или извън територията на съществуващо пристанище, явяват пред Изпълнителна агенция "Морска администрация" технологична и финансова обосновка на инвестиционната инициатива, своята инвестиционна програма и данни за финансовата обезпеченост на нейната реализация, индивидуализация на територията, върху която може да се изгради пристанището, заедно с предварителни проучвания за

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

наличието на подходящи географски, хидроложки, хидрогеоложки и други условия и на възможностите за свързването му с пътната мрежа и с железопътната инфраструктура, придружени с проект на генерален план, съответно изменение на действащ генерален план - при разширение на съществуващо пристанище, проучване относно трафика на съответния тип товари, както и необходимостта и размера на публичните инвестиции за отчуждаване на поземлени имоти, за изграждане на пътни и/или железопътни връзки на акватория или отделни нейни зони, на части от общата техническа инфраструктура на пристанището, а в случаите, когато на пристанището ще се обслужват кораби от международно плаване - и на зона за граничен контролно-пропускателен режим. На базата на извършен от ИАМА анализ и мотивирано становище министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията предприема действия за одобряване на предложения проект на генерален план и за подготовка на изискващите се от закона документи за обявяване на процедура за предоставяне на концесия за изграждане или разширение на пристанището във връзка с предоставяне на заявените с инвестиционното намерение пристанищни услуги, респ. отказва предприемането на действия.

Инвестиционното проектиране за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с национално значение се възлага от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" или от концесионера - в случаите, когато с договора за концесия изграждането или разширението се извършват със средства на концесионера.

Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които имат инвестиционна инициатива за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение, подават заявление за инвестиционното си намерение пред Изпълнителна агенция "Морска администрация", която в срок до 1 месец извършва проверка относно съответствието на инвестиционната инициатива с документите по чл. 112а, ал. 1 и представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията резултатите от проверката, както и мотивирано становище. Откриването на процедурата за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение се извършва, като вземайки предвид мотивираното становище на Изпълнителна агенция "Морска администрация", министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията предприема действия за одобряване на предложения проект на генерален план за изграждане или разширение на пристанището във връзка с предоставянето на заявените с инвестиционното намерение пристанищни услуги, или отказва предприемането на действия за одобряване проекта на генерален план.

Изграждането на нови и разширението на съществуващи рибарски, яхтени и със специално предназначение пристанища и на специализирани пристанищни обекти се извършва въз основа на подробен устройствен план, който се изработва и одобрява като план за регулация и застрояване за пристанищната територия, придружен от комуникационно-транспортна схема, и парцеларен план за пристанищната акватория, като се определят разположението на хидротехническите пристанищни съоръжения - стационарни и/или плаващи, границите на пристанищната акватория и на отделните зони в нея, както и навигационното осигуряване на пристанищната акватория.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с решение на Министерския съвет върху морското дъно и дъното на българския участък и крайбрежната заливаема ивица на р. Дунав може да се учреди безвъзмездно право на строеж в полза на община за изграждане или разширение на рибарско пристанище или на специализиран пристанищен обект за обслужване на риболовни дейности, както и свързаните с тях брегозащитни съоръжения за предпазване от вредното въздействие на водите. Изградените обекти са публична общинска собственост, която не може да бъде променяна в частна, а тяхното предназначение не може да се променя.

По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията с решение на Министерския съвет върху морското дъно и дъното на българския участък и крайбрежната заливаема ивица на р. Дунав може да се учреди право на строеж, когато това е необходимо за изграждане или разширение на национален обект по смисъла на Закона за държавната собственост - пристанище за обществен транспорт с регионално значение или рибарско, яхтено или специализирано пристанище, в т. ч. на оперативната акватория. Правото на строеж за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение, на пристанище по чл. 107 - 109 от закона или на специализиран пристанищен обект се учредява в полза на собственика на съществуващото пристанище, съответно на съществуващия специализиран пристанищен обект.

След обявяването за противоконституционна на разпоредбата на чл. 112к от ЗМПВВППРБ с Решение № 3 от 6.03.2014 г. на КС на РБ в частта "без търг или конкурс в полза на лице по чл. 112г, ал. 1, съответно по чл. 112д, ал. 4, както и" вече право на строеж за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с регионално значение, на пристанище по чл. 107 - 109 или на специализиран пристанищен обект по чл. 111а, ал. 1 или чл. 111б, ал. 1 може да се учреди само в резултат от порведена концесионна процедура.

Правото на строеж за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение за предоставяне на пътнически услуги или на специализиран пристанищен обект се учредява в полза на община безвъзмездно. Обектите по изречение първо са публична общинска собственост, която не може да бъде променяна в частна.

### **7.2.3. Поддържане**

Решение за реконструкция или рехабилитация на цяло или на част от съществуващо пристанище за обществен транспорт с национално значение, с изключение на случаите, когато за пристанището е предоставена концесия, се приема от управителния съвет на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Инвестиционното проектиране за реконструкция или рехабилитация на цяло или на част от съществуващо пристанище за обществен транспорт с национално значение се възлага от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" или от концесионера - в случаите, когато с договора за концесия реконструкцията и рехабилитацията се извършват със средства на концесионера.

Видът, обхватът и периодичността на дейностите по рехабилитацията, поддържането и текущия ремонт на пристанищната инфраструктура се определят посредством реализацията на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

годишните програми на специално създадено със ЗМПВВППРБ държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" - юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, със седалище София и с клонове - териториални поделения, както следва:

1. пристанище Бургас с район на действие от географския паралел на българо-турската граница до географския паралел на нос Емине;
2. пристанище Варна с район на действие от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-румънската граница;
3. пристанище Лом с район на действие от километър 645 до километър 845,650 от българския участък на р. Дунав;
4. пристанище Русе с район на действие от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на р. Дунав.

Държавата предоставя на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", което е с ограничителен предмет на дейност имущество - публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност. То има законовото задължение да управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Срещу имуществото - публична държавна собственост, предоставено на предприятието не може да се насочва принудително изпълнение, а за юридическото лице не може да се открива производство по несъстоятелност.

Държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането и развитието на пристанища за обществен транспорт с национално значение, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната.

На основата на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България и Общия генерален план за транспорта на България Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" изготвя седемгодишна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Програмата се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" представя за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията годишна програма за следващата календарна година. Годишната програма съдържа подробна информация за приходите, разходите, инвестициите и финансиранятията.

Изготвянето на годишните програми на предприятието се извършва от управителния съвет, подпомаган от стопански съвет, който се състои от директорите на клоновете - териториални поделения на предприятието, и директора на дирекция "Инфраструктура, акватория и собственост". Инвестиционните програми се изготвят от стопанския съвет в съответствие с принципа на пропорционалността при разходване на събраните приходи от пристанищни такси, като същия орган обсъжда и приема мотивираните предложения на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

директорите на клонове – териториални поделения за изменение на размера на пристанищните такси в съответния район на действие на клона – териториално поделение.

#### 7.2.4. Финансиране

Изграждането, реконструкцията, ремонтът и поддържането на пристанищната инфраструктура и на активите и имуществото - публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета на дейност на предприятието се финансират от следните приходи, формирани от:

1. пристанищни такси по чл. 103в, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;
2. собствена дейност;
3. лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;
4. държавния бюджет;
5. дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;
6. безвъзмездно предоставени средства (дарения);
7. безвъзмездно предоставени средства по програми на Европейския съюз.

Средствата по ал. 1 се разходват за:

1. осъществяване предмета на дейност:
  - 1.1. изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, освен в случаите, когато това е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала;
  - 1.2. управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
  - 1.3. обезпечаване на достъп до всички пристанища;
  - 1.4. поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение, както и поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, зони за подхождане и зони за маневриране, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109;
  - 1.5. осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната;
  - 1.6. събиране и разходване на пристанищните такси;
  - 1.7. изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
  - 1.8. подпомагане министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;

1.9. организиране набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни системи за пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

1.10. сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност;

1.11. изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;

1.12. предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност;

1.13. предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб;

1.14. предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик;

1.15. предоставяне на хидрометеорологична информация;

1.16. отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на планове за сигурност на пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт с национално значение;

1.17. извършване на съпътстващи дейности в пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

2. осигуряване безопасността на корабоплаването в каналите и акваторията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

3. издръжка на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".

Приоритетите при финансирането на разходите се определят отново през годишните инвестиционни програми на предприятието.

Пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВППРБ и специализираните пристанищни обекти се финансират със средства на техните собственици.

#### 7.2.4. Ползване

В пристанище, което не е вписано в Регистъра на пристанищата на Република България, не могат да се извършват пристанищни дейности и услуги. Не се допуска извършване на пристанищни дейности и услуги извън посочените в регистрацията на пристанището или терминала.

Пристанищата се вписват в регистъра на пристанищата след издаване на удостоверение за експлоатационна годност.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба изискванията за експлоатационна годност на пристанищата, с изключение на военните, за квалификация на работната сила и за издаване на удостоверения за експлоатационна годност. Експлоатационната годност на пристанищата се удостоверява с удостоверение за експлоатационна годност, издавано от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от оправомощено от него длъжностно лице. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице със заповед преустановява временно експлоатацията на пристанище, когато:

1. пристанището в техническо или организационно отношение не отговаря на изискванията за безопасното приемане, обслужване и обработване на кораби, пътници, товари

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

и поща;

2. правото на достъп до пазара на пристанищни услуги на оператора е прекратено;
3. в продължение на 12 месеца на пристанището не се предоставят регистрираните пристанищни услуги и дейности;
4. срокът на валидност на удостоверение за експлоатационна годност на пристанището е изтекъл и в продължение на един месец собственикът му не е предприел действия за издаване на ново удостоверение.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице със заповед ограничава временно експлоатацията на пристанище, когато:

1. пристанището (или терминал от него) в техническо или организационно отношение не отговаря на установените с наредбата по чл. 95, ал. 1 от ЗМПВППРБ изисквания за безопасно осъществяване на определен вид регистрирани пристанищни услуги или дейности;
2. срокът на валидност на удостоверение за експлоатационна годност на терминал от пристанището е изтекъл и в продължение на един месец собственикът на пристанището, съответно пристанищният оператор, не е предприел действия за издаване на ново удостоверение;
3. отделни пристанищни съоръжения в техническо отношение не отговарят на установените изисквания за експлоатационна годност.

Пристанищни услуги са услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от пристанищни оператори.

Пристанищните услуги са следните категории:

1. морско-технически услуги - пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други;
2. обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;
3. пътнически услуги.

В зависимост от технологията и организацията, необходими за осъществяване на пристанищните услуги, те се разделят на услуги, за извършването на които:

1. не е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения;
  2. е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения.
- Морско-техническата услуга пилотаж, се извършва при условията и по реда на Кодекса на търговското корабоплаване.

Обработката на товари и поща и пътническите услуги могат да се извършват само на пристанища за обществен транспорт или на рейдове в тяхната акватория, освен в случаи на бедствия в териториално море или други извънредни обстоятелства.

Освен пристанищните услуги в пристанищата за обществен транспорт могат да се извършват и съпътстващи дейности. Те се извършват, при условие че не пречат или няма да попречат на извършването на пристанищните услуги. Съпътстващите дейности в пристанищата за обществен транспорт с национално значение могат да се извършват от лице, получило концесия за обект. В тези случаи извършването на съпътстващата дейност се определя като допълнителен предмет към предмета на концесионния договор. Освен в тези случаи съпътстващи дейности могат да се извършват от лице, получило концесия при условията и по

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

реда на Закона за концесиите, или от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Съпътстващи дейности в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение се извършват от собственика или от лица, сключили договор с него.

Пристанищните услуги в пристанищата за обществен транспорт се извършват от специализирани пристанищни оператори, притежаващи или наемащи квалифициран персонал и необходимите технически средства за извършване на съответната услуга. Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и пристанищните оператори, извършващи повече от една пристанищна услуга, са длъжни да водят отделни счетоводни сметки за всяка от услугите. Обучението, квалификацията и преквалификацията на пристанищните работници и предлагането на квалифицирана работна сила могат да се осъществяват от физически или юридически лица, които не са пристанищни оператори по смисъла на този закон, при спазване изискванията на Закона за професионалното образование и обучение. Лицата, придобили статут на пристанищен оператор по съответния ред, се вписват в регистър на пристанищните оператори, воден от Изпълнителна агенция "Морска администрация" при условията и по реда на наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и е условие за извършване на пристанищни услуги.

Правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Достъпът до пазара на пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се предоставя с концесия или с договор с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията по § 74 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр. 24 от 2004 г.).

Пристанищни оператори с право да предоставят пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение са собствениците или лица, сключили договор с тях.

Морско-техническите пристанищни услуги, за извършването на които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения в пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВППРБ, се предоставят от собствениците или от лица, сключили договор с тях.

Не може да бъде предмет на договори по чл. 116а, ал. 3 от ЗМПВВППРБ или на концесия общата техническа инфраструктура на пристанището, която се ползва от всички пристанищни оператори и други правоимащи лица при еднакви условия, като никой не може да възпрепятства свободния достъп до нея.

Достъпът до пазара на пристанищните услуги се придобива с вписването в Регистъра на пристанищните оператори.

Концесия се предоставя за един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение с предмет осъществяване на пристанищна услуга по чл. 116, ал. 3, т. 2 от ЗМПВВППРБ. Концесия се предоставя и върху трайно прикрепените към терена пристанищни приемни съоръжения за извършване на морско-техническата услуга приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Решение за предоставяне на концесия се приема от Министерския съвет при условията и по реда на Закона за концесиите и на ЗМПВВППРБ. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" може да извършва пристанищни услуги само при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред. Предприятието не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват пристанищни услуги.

### 7.2.5. Управление

Министерският съвет на Република България определя държавната политика за планирането, изграждането, управлението и поддържането на пристанищната инфраструктура в Република България.

В изпълнение на държавната политика Министерският съвет:

1. Приема Стратегия за развитието на транспортната система на Република България;
2. Взаема решение за предоставяне на концесия за един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

1. провежда държавната политика в областта на транспорта;
2. провежда държавната инвестиционна политика в транспорта, информационните технологии, съобщенията и електронното управление;
3. организира и ръководи подготовката на транспорта за работа в условия на кризи, за транспортно и съобщително осигуряване на страната, въоръжените сили и органите по сигурността при привеждането им от мирно на военно положение, осигурява електронни съобщения, свързани с националната сигурност;
4. разпределя и контролира разходването на предоставените от държавния бюджет финансови средства за транспорт, информационни технологии, съобщения и електронно управление;
5. контролира дейността на лицата, получили документи - лицензи, разрешения, сертификати, удостоверения за експлоатационна годност и др., издадени от него или от оправомощени от него длъжностни лица;
6. разработва стратегия за развитие и реструктуриране на транспорта;
7. поддържа и развива международните инициативи, сключва международни договори за изграждането на участъци от трансевропейската пътна мрежа на територията на страната, включително за трансграничните пътни връзки, сключва международни договори за изграждане и опериране по транспортни коридори;
8. създава условия за безопасност в търговското корабоплаване и контролира спазването им;
9. организира и контролира технически разследването на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища; поддържа система за задължително и доброволно докладване на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

10. организира дейностите по търсене, спасяване и оказване помощ на нуждаещи се или търпящи бедствие хора и плавателни съдове в района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря по международните договори;

11. контролира разходването на предоставените за транспорта финансови средства от фондове и банкови институции с държавна гаранция;

12. издава свидетелства за правоспособност на радиооператорите от Световната морска система за бедствия и безопасност на морската подвижна радиослужба и морската подвижна спътникова радиослужба, на радиооператори на радиостанции на плавателни съдове по вътрешни водни пътища;

13. осъществява международно координиране на радиочестоти и радиочестотни ленти, както и на радиосъоръженията, които ги използват за нуждите на националната сигурност и отбраната и за радиослужбите въздушна подвижна, въздушна подвижна - спътникова, въздушна радионавигация, въздушна радионавигация - спътникова, морска подвижна, морска подвижна - спътникова, морска радионавигация и морска радионавигация – спътникова;

14. издава нормативни актове, внася за приемане или одобряване от Министерския съвет проекти на нормативни актове, регулиращи транспорта;

15. участва в разработването, организирането, координирането и контрола по изпълнението на държавната политика от компетентността на министерството за пълноправно членство на Република България в Европейския съюз, участва в определянето и провеждането на политиката за участие в Кохезионния фонд и в Структурните фондове на Европейския съюз, в предприеманите програми и проекти на Европейския съюз и осъществява двустранното сътрудничество със страните - членки на Европейския съюз, участва в провеждането на политиката за присъединяване към организации за колективна сигурност;

16. упражнява правата на едноличен собственик на капитала в държавните предприятия (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и в търговските дружества с държавно участие в капитала (държавните пристанищни оператори) от транспорта;

17. осъществява подготвителните действия и внася предложения за предоставяне на концесии за обекти - държавна собственост, извършва и други действия, свързани с предоставянето и осъществяването на концесиите, за които е оправомощен със закон или с акт на концедента, при условията и по реда на Закона за концесиите и Правилника за прилагане на Закона за концесиите.

18. Чрез Дирекция "Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия":

18.1. организира и осъществява концесионната политика и дейността по предоставяне на концесии върху цели или технологично обособени части от пристанища за обществен транспорт с национално значение;

18.2. организира и осъществява контрол върху договорите за предоставяне на концесии върху пристанищните терминали;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

18.3. упражнява правата на държавата върху дялове или акции на търговски дружества в транспорта (държавни пристанищни оператори) и правата на орган на управление на държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;

18.4. следи за изпълнението на икономическите показатели от бизнес плановете и програмите, като определя целеви икономически показатели от бизнес плановете, които се включват в договорите за възлагане на управлението;

18.5. извършва проверки и текущ контрол на едноличните търговски дружества и на държавните предприятия.

### Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Предприятието е юридическо лице със седалище София по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, образувано със Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ).

Предприятието има клонове - териториални поделения.

Предметът на дейност е:

1. изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, освен в случаите, когато това е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала;

2. управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

3. обезпечаване на достъп до всички български пристанища;

4. поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение, както и поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, зони за подхождане и зони за маневриране, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВППРБ;

5. осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната;

6. събиране и разходване на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;

7. изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

8. подпомагане министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;

9. организиране набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни системи за пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

10. сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност;

11. изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;

12. предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност;
13. предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб;
14. предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик;
15. предоставяне на хидрометеорологична информация;
16. отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на планове за сигурност на пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт с национално значение;
17. извършване на съпътстващи дейности по чл. 116а от ЗМПВВППРБ в пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Органи на управление на предприятието са:

1. министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. управителният съвет;
3. генералният директор.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

1. упражнява правата на собственост на държавата в предприятието;
2. назначава и освобождава членовете на управителния съвет и генералния директор на предприятието, сключва и прекратява договорите за управление с тях;
3. разрешава участието на предприятието в търговски и граждански дружества, както и в юридически лица с нестопанска цел;
4. утвърждава приет от управителния съвет правилник за устройството, функциите и дейността на предприятието;
5. утвърждава структурата, щата и средствата за работна заплата на предприятието;
6. утвърждава седемгодишна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
7. утвърждава годишната програма на предприятието за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
8. одобрява годишния счетоводен баланс и отчет на предприятието;
9. предлага на Министерския съвет да вземе решения по реда на чл. 6 от Закона за държавната собственост;
10. произнася се във връзка с разпореждане с имоти - частна държавна собственост, предоставени за управление на предприятието, за учредяване на вещни права и вещни тежести, в съответствие с действащото законодателство, по предложение на управителния съвет;
11. одобрява заповедите на генералния директор, с които се откриват търгове за отдаване под наем на недвижими имоти, предоставени за управление на предприятието, както и заповедите, с които се определят наемателите след проведените търгове;
12. взема решения за продажба, бракуване или ликвидация на дълготрайни материални активи, за учредяване на вещни права и за отдаване под наем на движими или недвижими вещи;
13. одобрява предложения на управителния съвет за сключване на договори за кредит, за съвместна дейност, за поемане на менителнични задължения, за учредяване на обезпечения в полза на трети лица, за сключване на съдебна и извънсъдебна спогодба, с която се признават задължения или се опрощава дълг.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Управителният съвет:

1. приема след обсъждане със стопанския съвет годишните програми на предприятието за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и ги предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. изготвя и предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията подготвения от стопанския съвет проект на седемгодишна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
3. предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията структурата, щата и средствата за работна заплата на предприятието;
4. обсъжда и приема предложенията на генералния директор за изменение на пристанищните такси, обосновани от директорите на клоновете – териториални поделения на предприятието, и приети от стопанския съвет и предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да предприеме необходимите действия за тяхната промяна;
5. приема вътрешни правила за планирането и организацията на провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки, както и контрола на изпълнението на сключените договори за обществените поръчки;
6. осъществява контрол върху набирането и разходването на средствата на предприятието;
7. приема годишния счетоводен баланс и отчет на предприятието и ги представя за одобряване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
8. назначава регистриран одитор за заверка на годишния счетоводен баланс и отчет;
9. приема проекти на решения за участие на предприятието в международни и национални организации с нестопанска цел и ги предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
10. прави предложения пред министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за сключване на договори за кредит, за съвместна дейност, за поемане на менителнични задължения, за учредяване на обезпечения в полза на трети лица, за сключване на съдебна и извънсъдебна спогодба, с която се признават задължения или се опрощава дълг;
11. предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да предприеме действия по реда на чл. 6 от Закона за държавната собственост;
12. прави предложение пред министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за продажба, бракуване или ликвидация на дълготрайни материални активи, за учредяване на вещни права и за отдаване под наем на движими или недвижими вещи;
13. прави предложения пред министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за продажба на имоти - частна държавна собственост, предоставени за управление на предприятието, за учредяване на вещни права и вещни тежести;
14. прави предложение пред министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за участие на предприятието в програми и проекти, финансирани със средства от Европейския съюз, държавния бюджет и други финансови източници и програми;
15. упражнява правата на предприятието по притежаваните от него дялове или акции в търговски дружества;
16. предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

разрешаване участието на предприятието в търговски и в граждански дружества.

Дейността на управителния съвет на предприятието се подпомага от стопански съвет, който се състои от директорите на клоновете – териториални поделения на предприятието, и директора на дирекция "Инфраструктура, акватория и собственост".

Стопанският съвет:

1. подготвя проекта на седемгодишната програма за изграждане, реконструкция, рехабилитация, поддържане, развитие и управление на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

2. в съответствие с принципа на пропорционалността при разходване на събраните приходи от пристанищни такси изготвя и обсъжда с управителния съвет проектите на годишни програми на предприятието по чл. 115у, ал. 2 ЗМПВВППРБ за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

3. обсъжда и приема мотивираните предложения на директорите на клонове – териториални поделения, за изменение на размера на пристанищните такси в съответния район на действие на клона.

Предприятието се ръководи и представлява от генерален директор, който:

1. представлява предприятието пред държавните органи, съдилищата и пред трети лица в страната и в чужбина;

2. представлява предприятието, организира международните му връзки и осъществява сътрудничество с държавни органи, национално представени организации, неправителствени организации, както и с международни организации и институции;

3. ръководи, организира и контролира изпълнението на цялостната дейност на предприятието;

4. се отчита за своята дейност пред управителния съвет.

Структурата на предприятието включва:

1. главно управление;
2. клонове – териториални поделения;
3. специализирано поделение дирекция "Управление на корабния трафик – Черно море";
4. специализирано поделение дирекция "Управление на корабния трафик – река Дунав";
5. специализирано поделение дирекция "Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали".

След упълномощаване от генералния директор по чл. 8, ал. 2 от Закона за обществените поръчки, поотделно за всеки конкретен случай, управителят на клона – териториално поделение, изпълнява правомощията на възложител на обществени поръчки за строителството, доставките и услугите за дейността на териториалното поделение при спазване на изискванията на Закона за обществените поръчки за определянето на приложимите процедури, като се вземат предвид стойностите на поръчките в рамките на цялото предприятие.

### Изпълнителна агенция „Морска администрация“

Агенцията е юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, със седалище София и с дирекции във Варна, Бургас, Русе и Лом. Контролът върху дейността на Агенцията се осъществява от министъра на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Агенцията:

1. организира и координира дейности по осигуряване безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България;
2. осигурява реалната връзка между държавата и корабите, плаващи под българско знаме;
3. упражнява контрол за:
  - а) спазването на условията за безопасност на корабоплаването спрямо корабите, плаващи под българско или чуждо знаме;
  - б) предоставянето на услуги по управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването в морските пространства, вътрешните водни пътища, каналите, пристанищата на Република България и другите, определени по съответния ред, райони;
  - в) спазването на изискванията за качество на корабните горива;
  - г) спазването на условията на труд и живот на моряците;
  - д) изпълнението на изискванията на правото на Европейския съюз относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия;
4. издава "Известие до корабоводителите" и оповестява в него измененията в навигационната обстановка и специалните временни предписания за осигуряване безопасността на корабоплаването по вътрешните водни пътища на Република България;
5. упражнява държавен екологичен контрол на корабоплаването за предотвратяване замърсяването на околната среда от кораби;
6. организира и координира търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване и във вътрешните водни пътища на Република България, като участва и в Съвместния координационен център по морско и авиационно търсене и спасяване;
7. участва в Единната спасителна система със сили и средства при бедствия на море или във вътрешните водни пътища на Република България;
8. осъществява функциите на "администрация" по смисъла на правото на Европейския съюз (ЕС) относно рециклирането на кораби;
9. упражнява контрол за съответствие на провежданото обучение за придобиване на правоспособност и за специална и допълнителна подготовка на морските лица с изискванията на националното законодателство, правото на Европейския съюз и международните договори, по които Република България е страна;
10. организира и провежда изпити за придобиване на правоспособност от морските лица и издава свидетелства за правоспособност на морските лица;
11. води регистрите на корабите, на морските лица, на пристанищата и специализираните пристанищни обекти и на пристанищните оператори в Република България и предоставя информация от тях;
12. следи за изпълнението на разпоредбите по обезпечаване сигурността на:
  - а) корабите, плаващи под българско знаме;
  - б) пристанищата и пристанищните райони в Република България;
13. контролира спазването на изискванията за свободен достъп в пристанищата;
14. събира и предоставя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията:
  - а) информация за изпълнението на изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и на специализираните пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

България (ЗМПВВППРБ);

б) информация за функционирането на изградената в българските пристанища организация по приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари;

в) статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и на собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения;

15. прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за временно преустановяване или ограничаване на експлоатацията на пристанища и за временно преустановяване експлоатацията на специализирани пристанищни обекти;

16. контролира спазването на изискванията за техническа безопасност на пристанищните съоръжения, за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд и за безопасно осъществяване на товарно-разтоварните операции от квалифициран за съответния вид работа персонал;

17. контролира спазването на изискванията за извършване на пристанищни дейности и услуги;

18. подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при програмиране на дейности и осъществяване на контрол на инвестициите при изграждането, реконструкцията и модернизацията на транспортните коридори в областта на водния транспорт (пристанища, морски магистрали, вътрешни водни пътища), финансирани със средства от държавния бюджет или със средства от заеми, гарантирани от държавата;

19. подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при издаване на разрешения за ползване на корабна радиостанция и при определяне на повиквателен сигнал (знак), морски мобилен идентификационен номер и идентификационен номер за автоматична идентификация на предавателя от радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища;

20. подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при извършване на подготвителни действия и при провеждане на процедури за предоставяне на концесии за пристанища за обществен транспорт с национално значение, както и при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и на договорите по § 74, ал. 3 от преходните и заключителните разпоредби (ПРЗ) на Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.);

21. подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при съгласуването на документи за отреждане на земни и водни участъци за извършване на строителство по крайбрежието на Черно море и на р. Дунав, във вътрешните води и в териториалното море, както и в зоните на действие на средствата за навигационно осигуряване, включително на проекти на подробни устройствени планове и на инвестиционни проекти за изграждане на нови или разширение на съществуващи подводни линейни обекти на техническата инфраструктура;

22. извършва анализ на заявените инвестиционни инициативи за изграждане на нови или разширяване на съществуващи пристанища за обществен транспорт и представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на министъра на регионалното развитие и благоустройството мотивирани становища по тях, включително относно съответствието им с документите по чл. 112а, ал. 1 ЗМПВВППРБ и възможността за влягане на необходимите за реализирането им публични инвестиции;

23. осъществява организационно-техническото осигуряване на дейността по разглеждане, приемане и одобряване на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

24. подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при съгласуването на проекти на подробни устройствени планове и инвестиционни проекти за изграждане на нови или разширяване на съществуващи пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ и на специализирани пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 ЗМПВВППРБ;

25. подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при:

а) съгласуване на инвестиционни проекти за изграждане на нови и за разширяване, реконструкция или рехабилитация на съществуващи пристанища за обществен транспорт;

б) даване на съгласие при условията и по реда на чл. 52, ал. 2 от Закона за водите за издаване на разрешителни за ползване на повърхностни водни обекти – части от р. Дунав, вътрешните морски води или териториалното море;

26. поддържа система за управление на качеството в съответствие с приложимите международни стандарти;

27. извършва други функции, възложени ѝ със закон или с акт на Министерския съвет.

Агенцията проучва европейския опит и при необходимост предлага на Управителния съвет на Фонд "Вътрешни водни пътища" мерки по регулирането на капацитета на флота по вътрешните водни пътища и осъществява организационно-техническото осигуряване на дейността на фонда.

Агенцията провежда изпит за придобиване на професионална компетентност за превозвачи за извършване на превози на товари по вътрешните водни пътища.

Агенцията участва в работата на Международната морска организация на ООН (ИМО), Дунавската комисия, Икономическата комисия на ООН за Европа, в Международната организация за подвижни спътникови далекосъобщения (ИМСО), Международната организация на труда и на други международни организации по въпросите на корабоплаването и пристанищата, както и в специализираните структури на Европейския съюз в областта на осигуряване на безопасността и сигурността на корабоплаването, опазването на околната среда от замърсяване от кораби и в областта на пристанищата.

Агенцията се ръководи и представлява от изпълнителен директор, който се назначава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министър-председателя.

### Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”

Агенцията е юридическо лице със седалище Русе - второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява контрол върху дейността на агенцията чрез дирекция "Звено за вътрешен одит" и инспектората на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Агенцията изпълнява функции в съответствие с вътрешното и международното право относно обслужване проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България, като осъществява мониторинг и извършва изследователска дейност в областта на хидроложките и хидрографните проучвания с наличната специализирана техника.

Агенцията участва в работата на Дунавската комисия в Будапеща, в Работната група по вътрешен воден транспорт към Европейската икономическа комисия (ИКЕ) при ООН в Женева,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

в Смесената българо-румънска комисия за р. Дунав, в Смесената техническа комисия за проверка на техническото състояние на моста над река Дунав между Русе и Гюргево и хидравличния режим в зоната на моста и в Съвместната българо-румънска техническа комисия за състоянието на моста на река Дунав при Видин – Калафат и водния режим на реката в района на съоръжението, както и в работата на други международни организации, свързани с инфраструктурата, екологията и други проблеми по р. Дунав и по европейските вътрешни водни пътища.

Агенцията изпълнява проекти, финансирани от фондове на Европейския съюз и от други международни финансови институции и програми, свързани с развитието и поддържането на корабоплавателния път в българския участък на р. Дунав.

Агенцията осъществява дейността си, като:

1. осигурява навигационно-пътевата обстановка, като извършва:

а) хидрографски измервания в българо-румънския участък на р. Дунав от км 374,100 до км 845,650;

б) обозначаване на корабоплавателния път с плаващи навигационни знаци в българо-румънския участък на р. Дунав от км 374,100 до км 610,000;

в) обозначаване с брегови сигнални знаци, регулиращи корабоплаването;

г) дъноудълбочителни, водолазни, трални и съдоподемни дейности за поддържане на корабоплавателния път по р. Дунав и в подходите на пристанищата и зимовниците, за безопасността на корабоплаването в общия българо-румънски участък от реката;

2. проучва и изучава хидроморфоложкия и хидроложкия режим на р. Дунав в българския участък, както следва: колебанията на водното ниво; температурата на водата; скоростта и направлението на течението; дебита на реката; ледовия режим; ерозията на бреговете и островите; образуването на пясъчни наноси и острови;

3. събира и разпространява информация за състоянието на корабоплавателния път и за хидрометеорологичния режим на реката;

4. изучава хидроморфоложкия и хидроложкия режим в зоната на хидротехническите съоръжения в българо-румънския участък на река Дунав и организира безпрепятствено корабоплаване в района на моста Русе – Гюргево;

5. извършва изследователска дейност в областта на хидроморфологията на реката и подготвя лоции, навигационни карти, планове, годишници, справочници и други пособия за нуждите на корабоплаването, на Дунавската комисия и на смесените българо-румънски комисии;

6. осигурява информация в областта на проучванията на реката;

7. уведомява съответните органи, министерства и ведомства за вземането на предпазителни мерки при евентуална опасност от наводнения, ерозия на бреговете, ледови явления, поява на нефтени разливи и други;

8. проучва и съгласува проектите за изграждане на хидротехническите и инфраструктурните обекти, извършващи се по реката;

9. съгласува разполагането на технически съоръжения в руслото на реката от гледна точка на корабоплаването, рушенето на брега и островите;

10. извършва хидрометеорологичните наблюдения в българския участък посредством станциите Ново село, Лом, Оряхово, Свищов, Русе и Силистра и обявява щормови предупреждения за осигуряване на корабоплаването;

11. изпълнява проекти по поддържане и подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав;

12. изпълнява проекти, свързани с развитието на вътрешните водни пътища;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

13. участва в локализиране и ликвидиране на замърсявания от корабоплавателна дейност в общия българо-румънски участък на реката;
  14. издава краткосрочни прогнози за водните нива и ледовите явления по реката в общия българо-румънски участък;
  15. изработва проекти за драгаж с цел подобряване габаритите на фарватера;
  16. издава схеми за добив на наносни отложения и за депониране на такива в коритото на река Дунав;
  17. предоставя необходимата информация за нуждите на българската речна информационна система;
  18. извършва мониторинга на количеството на водите на река Дунав.
- Агенцията се ръководи и представлява от изпълнителен директор.

## 7.2.6. Тарифи

Корабите, с изключение на военните, които посещават пристанищата за обществен транспорт с национално значение, заплащат пристанищни такси. Таксите се заплащат преди отплаването на кораба от пристанището и включват:

1. канални такси;
2. тонажни корабни такси;
3. линейни кейови такси;
4. светлинни такси;
5. такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Таксите от т. 1 до т. 4 се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и се разходват за обезпечаване на достъпа до пристанищата за обществен транспорт с национално значение, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на морски канали, външни защитни диги, буйове, фарове, пристанищна инфраструктура, поддържане на проектните дълбочини в акваториите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение до границата на оперативната акватория.

Таксите по т. 5 се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и се разходват за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя размера на таксите, редът и случаите, при които те се събират, както и реда за намаляване на таксите за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" събира таксите по т. 1, 2 и 4 за корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109, и обезпечават достъп до тези пристанища чрез поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория до границата на оперативната акватория. Линейните кейови такси се определят по размер, обявяват се публично и се събират от собствениците на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и от собствениците на пристанищата по чл. 107 - 109.

За правото на ползване на оперативната акватория собствениците на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и на пристанищата по чл. 107 - 109 заплащат акваториална такса в размер, определен от Министерския съвет.

Цените за услугите, които се предоставят в пристанищата за обществен транспорт, в т. ч.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

по приемането на остатъци от корабни товари, се обявяват публично и се събират от лицата, които предоставят услугите.

Корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, заплащат такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Таксите се заплащат преди отплаването на кораба от пристанището, определят се по размер и се събират от собственика на пристанището и се разходват за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 5 и чл. 103г, ал. 1 от ЗМПВВППРБ се събират от всички кораби, които имат престой или оперират в пристанищата за обществен транспорт независимо дали ползват пристанищните приемни съоръжения или не.

### 7.2.7. Достъп

Всяко пристанище за обществен транспорт, в което се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства е достъпно без ограничение за всички кораби и товари.

Съгласно чл. 115м, ал. 1, т. 3 от ЗМПВВППРБ обезпечаването на достъпа до всички български пристанищата е основна част от предмета на дейност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

### 7.2.8. Безопасност и сигурност

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн., ДВ, бр. 96 от 5.11.2013 г.) изискванията за експлоатационна годност на пристанищата, с изключение на военните, за квалификация на работната сила и за издаване на удостоверения за експлоатационна годност.

Наредбата определя изискванията за експлоатационна годност на пристанищата, както и на отделните елементи на пристанищната инфраструктура, по отношение на изграждането им в съответствие със строителните и техническите правила и нормативи, изискванията към акваторията на пристанището (осигурена защитата ѝ от вълново въздействие; навигационна осигуреност съобразно предвиденото в действащия парцеларен план), площта на зоната за подхождане, на зоната за маневриране и на оперативната акватория да позволява безопасното подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище; по повърхността и в дълбочина оперативната акватория да е свободна от препятствия, включително плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега, да са разположени така, че да не се затруднява маневрирането и приставането на корабите, осигуряваща безопасно газене. Предвидени са изисквания към стационарните и плаващите оградителни хидротехнически съоръжения (вълноломи, молове), към стационарните хидротехнически съоръжения за приставане, престой и обработка на кораби (кейови стени, пирсове, фериботни гнезда и др.), към територията на пристанището или на терминала, която е необходимо да е подходящо оградена и оборудвана с технически средства за охрана, като на входно-изходните пунктове (включително от страна на обслужващата железопътна гара) се установява контролно-пропускателен режим. Изредени са конкретни изисквания към ограждането, оборудването с технически средства за охрана и контролно-

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

пропускателния режим, които се съдържат и плана за сигурност (съответно в правилата за сигурност), изготвен и одобрен по реда и при условията на наредбата по чл. 60а, ал. 2 ЗМПВВППРБ. Разглеждат се: повърхността на работните зони, определяне на пътните маршрути и организиране на транспорта, автомобилните и железните пътища, точките на пресичането им с други линейни обекти на техническата (включително транспортната) инфраструктура и границите на работните зони, сигнализация, пристанищните индустриални железопътни клонове (вътрешните железопътни линии на пристанището или терминала).

### Сигурност

Корабите и пристанищата подлежат на контрол във връзка със сигурността и безопасността на корабоплаването.

Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони. (Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони, приета с ПМС № 374 от 2014 г., обн. ДВ бр. 99 от 2014 г.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице издава международно свидетелство за сигурност на кораба, временно международно свидетелство за сигурност на кораба, както и удостоверение за съответствие на пристанището, при условия и по ред, определени с наредбата. С наредбата се определят и условията и редът за работа с информацията, съдържаща се в оценките на сигурността и в планове за сигурност на корабите, пристанищата и пристанищните райони, както и в докладите за начина на извършване оценките на сигурността на пристанищата и пристанищните райони, както и защитата ѝ от нерегламентиран достъп.

## 8. ПРАВЕН АНАЛИЗ НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

### 8.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Основният нормативен акт, който урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България е Законът за пътищата (ЗП). С Правилника за прилагане на Закона за пътищата (ППЗП) се уреждат условията и редът за прилагането на Закона за пътищата относно собствеността, ползването, управлението, изграждането, ремонта и поддържането на пътищата в Република България, както и правата и задълженията на държавните и общинските органи, физическите и юридическите лица при неговото прилагане. Правилникът се прилага за всички пътища, които са отворени за обществено ползване.

ЗП въвежда изискванията на:

- ✓ Директива 1999/62/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от товарни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2006/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета;
- ✓ на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 319/59 от 29 ноември 2008 г.);

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- ✓ разпоредбите на чл.1, параграф 2, чл.7а от Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 269/1 от 14 октомври 2011 г.).

По дефиниция, автомобилен транспорт е превоз на пътници и товари с автомобили. Осъществяването на автомобилния транспорт е свързано с наличието на подходяща инфраструктура (пътища). Пътищата образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари.

Съгласно ЗП, пътищата са републикански (автомагистралите, скоростните пътища и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа, като отделни републикански пътища са включени в трансевропейската пътна мрежа) и местни (общински и частни, отворени за обществено ползване, които осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците).

Списъците на републиканските и общинските пътища и промените в тях се утвърждават от Министерския съвет по предложение на Министъра на регионалното развитие и благоустройството след съгласуване с кметовете на общините.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 8.2. ИНФРАСТРУКТУРА

### 8.2.1. Собственост

Пътищата в Република България са публична и частна собственост.

- ✓ Републиканските пътища са изключителна държавна собственост.
- ✓ Общинските пътища са публична общинска собственост.
- ✓ Частните пътища са собственост на отделни юридически или физически лица.

### 8.2.2. Изграждане

Съгласно ЗП, Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ) към Министъра на регионалното развитие и благоустройството и общините поддържат републиканските и общинските пътища съобразно транспортното им значение, изискванията на движението и опазването на околната среда.

Агенцията осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища. Агенцията и общините осъществяват съвместно, по взаимна договореност, дейностите по изграждането, поддържането и ремонта на републиканските пътища в границите на урбанизираните територии.

Изграждането, ремонтът и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подземи, осветлението и крайпътното озеленяване по републиканските пътища в границите на урбанизираните територии се организират от съответната община.

Агенцията осъществява дейностите по текущ ремонт и зимно поддържане на републиканските пътища в границите на урбанизираните територии за населените места с население до 100 000 души. При постигната взаимна договореност между агенцията и общините тези дейности могат да се осъществяват съвместно от тях.

Изграждането, ремонтът и поддържането на общинските пътища се осъществяват от общините.

Изграждането, ремонтът и поддържането на частните пътища се осъществяват от техните собственици.

Приложими по отношение проектирането и изграждането на пътищата са също така:

- ✓ Закона за устройство на територията
- ✓ Наредба № 1 от 26 май 2000 г. за проектиране на пътища
- ✓ Наредба № 3 от 16 август 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците

### 8.2.3. Поддържане

Поддържането включва полагането на системни грижи за осигуряване на целогодишна нормална експлоатация на пътя и осъществяване на мерките за защита на неговите съоръжения и принадлежности.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Текущият ремонт включва работите по отстраняване на локални повреди по настилката и пътните принадлежности, причинени от нормалната експлоатация на пътя.

Организирането на дейностите по поддържане на пътищата са задължение на:

- Агенция "Пътна инфраструктура" за:
  - републиканските пътища извън границите на урбанизираните територии;
  - платното (платната) за движение на републиканските пътища в границите на селата и селищните образувания;
- Съответните общини за:
  - общинските пътища;
  - тротоарите, подземните съоръжения, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подземи, осветлението и крайпътното озеленяване извън платното (платната) за движение на републиканските пътища в границите на селата и селищните образувания;
  - републиканските пътища в границите на градовете, като Агенция "Пътна инфраструктура" участва във финансирането със средства в размер на средногодишните разходи за поддържане на 1 км от съответния клас път, предвидени в бюджета на фонда за текущата година.

Видът, обхватът и периодичността на работите по поддържането и текущия ремонт на пътищата, както и изискванията към организацията и технологията за тяхното изпълнение се определят с *Наредба № РД-02-20-19 от 12.11.2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 91 от 20.11.2012 г., в сила от 20.11.2012 г., попр., бр. 95 от 4.12.2012 г.*

#### 8.2.4. Финансиране

Изграждането, реконструкцията, ремонтът и поддържането на републиканските и общинските пътища се финансират със средства от:

- ✓ държавния бюджет,
- ✓ бюджетите на общините,
- ✓ безвъзмездно предоставени средства,
- ✓ заеми от международни финансови институции.

Бюджетните средства за финансиране на тези дейности се определят със закона за държавния бюджет за съответната година.

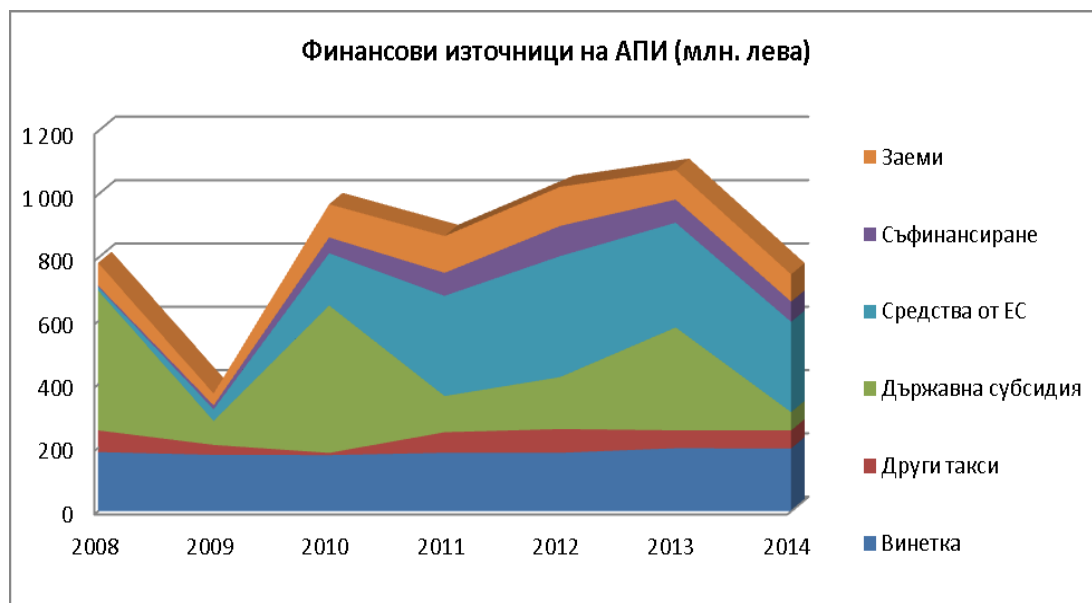
#### Източниците на финансиране на АПИ са:

- субсидии от държавния бюджет и трансфери, предвиждани ежегодно в закона за държавния бюджет на Република България за съответната година;
- такси по чл.10 (винетни такси или такса за изминато разстояние) от ЗП и такси за специално ползване на републиканските пътища (по чл.18, ал.3, т.1 от ЗП);
- лихви;
- дарения, помощи и други привлечени средства от местни и чуждестранни физически и юридически лица;
- други средства, определени със закон или с акт на Министерския съвет.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Годишен доклад на АПИ за изпълнението на политиката и програмата, данни 2008 – 2014  
**Фигура 3-2 Съотношение на различните видове финансови източници на АПИ за 2008 – 2012 г.**

#### Средствата се разходват за:

- изграждане на нова пътна инфраструктура;
- експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища;
- административно-стопански и други разходи, свързани с дейността на агенцията.

#### От бюджета на АПИ се финансират разходи при спазване на следните приоритети:

- изплащане на българско дялово участие по финансиране на програми въз основа на сключени международни договори, по които Република България е страна;
- изплащане на главница, лихви и такси по заеми, отпуснати от международни финансови институции по т. 1;
- погашения на главница, лихви и такси по вътрешни заеми, които агенцията е получила;
- изграждане, ремонт и поддържане на републиканските пътища, включително местата на пресичането им с железопътната мрежа;
- изграждане, ремонт и поддържане на общинските пътища;
- проучвателни, проектни и научноизследователски разработки;
- национални и общински програми за повишаване на безопасността на движението по републиканските и общинските пътища.

Строителството, ремонтът и поддържането на общинските пътища се финансират със собствени бюджетни средства, целеви субсидии от централния бюджет и други източници.

Частните пътища се финансират със средства на техните собственици.

#### **8.2.5. Ползване**

Пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени със Закона за движението по пътищата (ЗДП).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Собствениците или администрацията, управляващи пътищата, могат да въвеждат временни забрани за обществено ползване на отделни пътища или участъци от тях при извършване на ремонтни работи, при природни бедствия и аварии, при неблагоприятен водотоплинен режим на настилка, при възникване на опасност за сигурността на движението и при провеждане на масови спортни мероприятия.

Агенция "Пътна инфраструктура" въвежда забрани за обществено и специално ползване на отделни пътища за някои видове пътни превозни средства, когато това е необходимо за осигуряване на безопасността на движението.

Забрани се въвеждат след съгласуване с органите на Министерството на вътрешните работи, а за специално уширените пътни участъци - и с Министерството на отбраната.

Контролът на организацията на движението и на дейностите по ал. 3 се осъществява от оправомощени длъжностни лица на службите за контрол на Министерството на вътрешните работи и на собственика на пътя (улицата, която едновременно е участък от републикански или общински път) или на администрацията, управляваща пътя, в съответствие с изискванията, определени с наредбата по чл. 3, ал. 3 от Закона за движението по пътищата.

Специалното ползване на пътищата (за изграждане на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях, за изграждане на рекламни съоръжения, за изграждане на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения в обхвата на пътя и др.) се осъществява с разрешение на собственика или на администрацията, управляваща пътя. Физическите и юридическите лица заплащат такси за специалното ползване на пътищата, освен когато в международен договор, по който Република България е страна, е предвидено друго.

Размерът на таксите се определя от:

- Министерския съвет - за републиканските пътища;
- общинските съвети - за общинските пътища;
- собствениците - за частните пътища.

Лицата, получили разрешение за специално ползване, отстраняват за своя сметка всички причинени от тях повреди и нанесени щети по пътищата или възстановяват разходите за това, направени от администрацията, управляваща пътя. Специалното ползване на пътищата се извършва при условия и по ред, определени с Наредба за специално ползване на пътищата, Приета с ПМС № 179 от 4.07.2001 г., обн., ДВ, бр. 62 от 13.07.2001 г., изм. и доп., бр. 14 от 14.02.2006 г., изм., бр. 93 от 17.11.2006 г., бр. 79 от 9.09.2008 г., в сила от 9.09.2008 г., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., изм. и доп., бр. 1 от 4.01.2013 г., в сила от 4.01.2013 г.

Приложими по отношение ползването на пътищата са също така:

- ✓ Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата
- ✓ Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата
- ✓ Наредба № 15 от 7 април 2008 г. за реда за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, на колесни трактори, тракторни ремаркета и друга самоходна техника, регистрирани съгласно закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- ✓ Наредба № 11 от 3 юли 2001г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства
- ✓ Наредба № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали
- ✓ Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци

#### 8.2.6. Управление

Пътищата се управляват, както следва:

- републиканските пътища - от Агенция "Пътна инфраструктура";
- общинските пътища - от кметовете на съответните общини;
- частните пътища - от техните собственици.

Управлението на пътищата включва:

- оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата;
- осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и предоставяне на концесии за тези дейности;
- организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата;
- организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя;
- осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата;
- упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване;
- осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик;
- други дейности, определени със ЗП и ППЗП, които не са свързани с ползване и разпореждане.

Общините и собствениците на частни пътища съгласуват с Агенция "Пътна инфраструктура" проектите за изграждане и свързване на тези пътища с републикански пътища.

Министерският съвет определя държавната политика за планирането, изграждането, управлението и поддържането на пътната инфраструктура в Република България.

В изпълнение на държавната политика Министерският съвет:

приема:

- стратегия за развитие на пътната инфраструктура;
- средносрочна оперативна програма за изпълнение на стратегията;

предоставя концесии за републиканските пътища и за пътните съоръжения - държавна собственост (мостове и тунели).

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министърът на регионалното развитие и благоустройството:

- осъществяват държавната политика за развитието и за управлението на безопасността на пътната инфраструктура;
- предлагат на Министерския съвет стратегия за развитие на пътната инфраструктура и средносрочна програма за изпълнението ѝ;

3. внасят в Министерския съвет проекти на закони и на подзаконовни нормативни актове, уреждащи ползването и управлението на пътищата, съобразно техните компетентности.

Министърът на регионалното развитие и благоустройството:

- поддържа и развива международните инициативи,
- сключва и осигурява изпълнението на международни договори в областта на управлението, планирането, изграждането и поддържането на републиканските пътища.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

- поддържа и развива международните инициативи,
- сключва международни договори за изграждането на участъци от трансевропейската пътна мрежа на територията на страната, включително за трансграничните пътни връзки.

Министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията отговарят за изготвянето на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика.

Ръководителите на управляващите органи на оперативните програми могат да сключват споразумения с председателя на управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" за изпълнението на проекти, финансирани със средства от Европейския съюз.

Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ) към Министъра на регионалното развитие и благоустройството, е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министъра на регионалното развитие и благоустройството, със седалище София и със специализирани звена: областни пътни управления и Институт по пътища и мостове. Агенцията действа въз основа на Правилник за структурата, дейността и организацията на работа на Агенция "Пътна инфраструктура".

➤ Правомощия на АПИ:

- подпомага министъра на регионалното развитие и благоустройството при разработването на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика;
- осъществява управлението на републиканските пътища в съответствие със средносрочните оперативни програми;
- проучва, анализира и прогнозира развитието на автомобилното движение по републиканските пътища;
- изпълнява проекти, финансирани чрез оперативните програми "Транспорт" и "Регионално развитие";

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- организира провеждането на обществените поръчки за проектиране, оценки на въздействието върху пътната безопасност и одити за пътна безопасност, строителство, ремонт и поддържане на републиканските пътища, както и за научно-приложни изследвания и консултации, свързани с управлението на пътищата;
- организира извършването на подготвителните действия, провеждането на процедурите, сключването на концесионните договори и контрола по тяхното изпълнение за републиканските пътища;
- съгласува инвестиционни проекти, свързани с управлението на пътищата, както и за изграждане на пътни връзки с републиканските пътища, както и проекти, които налагат изместване на пътя или при реализацията на които се изискват допълнителни мерки за безопасността на движението по републиканските пътища;
- подготвя списък и промени на републиканските пътища;
- издава разрешения за специално ползване на републиканските пътища;
- организира или контролира събирането на винетни такси, ТОЛ такси и другите такси, предвидени в този закон;
- взаимодейства с органите на Министерството на вътрешните работи, други компетентни органи и Българската армия за осигуряване на движението по пътищата при стихийни бедствия, крупни промишлени аварии и положение на война;
- осъществява функциите на държавна пътна администрация, представлява държавата в международните пътни организации и участва в разработването и изпълнението на международни договори във връзка с изграждане, поддържане и ползване на пътищата;
- издава документи в рамките на своята компетентност;
- организира планирането и възлагането на оценка на въздействието върху пътната безопасност и на одити за пътна безопасност на съответния етап от планирането, от инвестиционното проектиране, при въвеждане в пробна експлоатация на пътя и при неговата начална експлоатация в случаите, предвидени с този закон;
- одобрява план за пътна безопасност и докладите на одиторите за пътна безопасност и взема съответните решения за всяка конкретна пътна инфраструктура;
- извършва периодични инспекции за безопасност на пътната инфраструктура с оглед проверка на характеристиките, свързани с пътната безопасност, и установяване на несъответствията с тях, които налагат предприемане на мерки за предотвратяване на пътнотранспортни произшествия по пътищата от републиканската пътна мрежа, в случаите, предвидени с този закон.

Министърът на регионалното развитие и благоустройството осъществява контрол върху дейността на агенцията, като:

- утвърждава бюджета на агенцията;
- приема отчета за изпълнение на бюджета на агенцията;
- осъществява контрол върху изпълнението на бюджета на агенцията в рамките на своите компетенции;
- приема годишния отчет за дейността на агенцията;
- одобрява тригодишна програма на агенцията за управление на пътищата и развитие на пътната инфраструктура в съответствие с приетата от Министерския съвет стратегия за развитие на пътната инфраструктура и годишен план за изпълнение на програмата от агенцията и контролира изпълнението им;
- осъществява и други контролни функции в рамките на правомощията му, предвидени в нормативен акт.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Агенцията се ръководи от управителен съвет и се представлява от председателя на управителния съвет.

Управителният съвет взема решения за:

- организиране на разпределението и разходването на средствата за изпълнение на дейностите по планирането, изграждането, управлението и поддържането на републиканските пътища;
- приемане на проекта на бюджет на агенцията;
- извършване на разпоредителни сделки или отдаване под наем на имоти и вещи - държавна собственост, предоставени за управление на агенцията;
- предложения до министъра на регионалното развитие и благоустройството за промени в списъка на републиканските пътища;
- предложения за проекти на нормативни актове, уреждащи управлението, проектирането, строителството и поддържането на пътища;
- одобряване на технически спецификации, технически указания и методически документи, свързани с изграждането, управлението, експлоатацията и поддържането на пътищата;
- възлагане на обществени поръчки за проектиране, строителство, ремонт и поддържане на републиканските пътища, както и за управление на проекти, научно-приложни изследвания и консултации, свързани с управлението на пътищата;
- изработване на проектите на решения за откриване на процедури за предоставяне на концесия, на обосновка, на обявление, на документация за участие и на концесионни договори за концесии на републикански пътища;
- изготвяне, приемане и предоставяне на министъра на регионалното развитие и благоустройството ежегодно в срок до 31 март на годишен отчет за дейността на агенцията за предходната година;
- изработване, приемане и представяне на министъра на регионалното развитие и благоустройството за одобряване проект на тригодишна програма на агенцията за управление на пътищата и развитие на пътната инфраструктура, в съответствие с приетата от Министерския съвет стратегия за развитие на пътната инфраструктура и годишен план за изпълнение на програмата от агенцията; програмата и планът се представят на министъра за одобряване в срок до 31 януари за предстоящия тригодишен период, съответно за предстоящата година.

Управителният съвет взема и други решения, свързани с оперативното ръководство и дейността на агенцията.

Помощен орган на агенцията е Експертният технико-икономически съвет, който разглежда, приема и предлага на управителния съвет за утвърждаване разработки и проекти за изграждане, ремонт и поддържане на републиканските пътища. Експертният технико-икономически съвет изпълнява функциите на държавно-обществен орган в областта на пътищата в случаите, определени с решение на управителния съвет на агенцията.

Правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища се определят с наредби на общинските съвети.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

#### **8.2.7. Такси и тарифи - винетни такси, тол такси, акцизи:**

Съгласно ЗП, за преминаване по републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, Министерският съвет може да въвежда само една от следните такси за определена категория пътни превозни средства:

- такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса: заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци; размерът на винетните такси, включително административните разходи, за всички категории превозни средства се определя от Министерския съвет;
- такса за изминато разстояние - ТОЛ такса: заплащането на ТОЛ таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък; таксата за изминато разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство и се определя за всеки отделен път или пътен участък.

Въвеждането на таксите за преминаване по републикански пътища, които са извън трансевропейската пътна мрежа или по техни участъци, с цел управление на пътните потоци по паралелни (алтернативни) направления на трансевропейската пътна мрежа, не трябва да води до дискриминация по отношение на международния трафик и до нарушаване на конкуренцията между отделните превозвачи.

Списъкът на пътищата за преминаване на пътни превозни средства с българска или чуждестранна регистрация, по които може да се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, или такса за изминато разстояние - ТОЛ такса, се приема с решение на Министерския съвет. Списъкът се обнародва в "Държавен вестник".

Размерът на таксите се определя от Министерския съвет с Тарифа за таксите, които се събират от Агенция "Пътна инфраструктура" (в сила от 10.12.2015 г.), а условията и редът за тяхното събиране - с Наредба за условията и реда за събиране на таксите за ползване на пътната инфраструктура, за изминато разстояние, за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища и за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях Обн. - ДВ, бр. 64 от 18.07.2008 г.; изм., бр. 79 от 09.09.2008 г., в сила от 09.09.2008 г.; изм. и доп., бр. 93 от 24.11.2009 г.; изм., бр. 64 от 17.08.2010 г., в сила от 18.09.2010 г.; Приета с ПМС № 160 от 07.07.2008 г.

Съгласно ЗП, винетните такси се диференцират в зависимост от вида на пътното превозно средство, за което са предназначени, и от срока, за който е платена винетната такса.

В зависимост от срока винетните такси биват годишна, месечна, седмична и дневна.

Винетната такса се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство след деклариране на регистрационния му номер.

При заплащане на винетната такса се издава ценна книга, наречена "винетка", която удостоверява правото на ползване на републиканските пътища, като:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- винетката се състои от две части; първата част е оформена за еднократно залепване в долния десен ъгъл на вътрешната страна на предното стъкло на пътното превозно средство и е осигурена срещу фалшифициране със защитни знаци; тя има и предназначението да удостоверява плащането на винетната такса пред контролните органи; втората част във вид на талон се съхранява от водача на пътното превозно средство и служи за доказателство за платена винетна такса при издаване на безплатен винетен стикер в случаите на счупване или кражба на предното стъкло на автомобила, както и при производствен дефект на винетния стикер;
- собственикът или ползвателят на пътното превозно средство има право да ползва републиканските пътища на Република България, като преминава по тях или по техните участъци с пътното превозно средство само когато е заплатена винетна такса за съответния период и категория на пътното превозно средство и в долния десен ъгъл на предното стъкло на пътното превозно средство е залепен валиден винетен стикер;
- при унищожаване на залепената част от годишния винетен стикер вследствие на производствен дефект на винетката, счупване или кражба на предното стъкло, след представяне на втората част от годишната винетка се издава безплатен годишен винетен стикер, валиден до изтичането на срока на първоначално издадения винетен стикер;
- счупването или кражбата на предното стъкло се удостоверяват съответно със служебна бележка или с констативен акт на Главна дирекция "Национална полиция", а производственият дефект на винетката - при оглед, извършен от представители на съответното областно пътно управление на Агенция "Пътна инфраструктура";
- безплатен годишен винетен стикер се издава на собственика или ползвателя на пътното превозно средство след представяне в съответното областно пътно управление на заявление за безплатна винетка, към което се прилагат копие от документа за собственост или ползване на пътното превозно средство, актът за констатиране на счупването, кражбата или производствения дефект, втората част на годишния винетен стикер и частта, която е била залепена на счупеното стъкло, или частта с фабричния дефект; при кражба на предното стъкло не се изисква представянето на първата част на винетния стикер.

Таксите се заплащат за следните пътни превозни средства:

- моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на пътници, моторните превозни средства, предназначени за превоз на товари, които имат най-малко четири колела, както и такива моторни превозни средства с повишена проходимост;
- моторните превозни средства с най-малко два моста, конструктивно предназначени за теглене, бутане, носене или задвижване на определени инструменти, прикачен инвентар, машини или ремаркета; към тях се отнасят колесните трактори, които могат да бъдат съоръжени за превоз на товари (самоходни шасита) и придружаващ персонал, и ремаркетата, включително полуремаркетата;
- специализираните строителни машини, автокрановете, специализираните ремаркета за превоз на тежки или извънгабаритни товари и други специални автомобили, без тролейбусите;
- колесните трактори и другите самоходни машини, когато се регистрират за движение по пътищата;
- специализираните пътни превозни средства и строителни машини, които по принцип са предназначени за движение извън републиканските пътища, включително руднични и

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

кариерни превозни средства, за времето, когато ползват републиканските пътища за придвижване на собствен ход, при условие че отговарят на техническите изисквания и на условията за безопасност на движението.

Винетната такса се определя за всяко конкретно пътно превозно средство. Винетката, издадена срещу платената винетна такса, следва пътното превозно средство и в случай на прехвърляне на собствеността на пътното превозно средство, като запазва валидността си за срока, за който е издадена.

За намаляване на вредното въздействие върху околната среда от пътните превозни средства при определяне размера на таксите Министерският съвет определя по-ниски такси за пътните превозни средства, които отговарят на екологична категория "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V", "EEV" и по-висока.

За движение по републиканските пътища на пътни превозни средства на Министерството на вътрешните работи, на Националната служба за охрана, на Държавна агенция "Национална сигурност", на Неотложната медицинска помощ и на въоръжените сили не се заплащат такси.

Лице с 50 и над 50 на сто намалена работоспособност или вид и степен на увреждане се освобождава от заплащане на винетна такса за един лек автомобил - негова собственост или съпружеска имуществена общност, с обем на двигателя до 2000 куб. см и мощност до 117,64 kW (160 к.с.) по ред, определен с Наредба № Н-19 от 02.12.2008 г. за условията и реда за освобождаване на лица с 50 и над 50 на сто намалена работоспособност или вид и степен на увреждане и лица или семейства, отглеждащи деца с трайни увреждания до 18-годишна възраст и до завършване на средно образование, но не по-късно от 20-годишна възраст, от винетни такси при ползване на републиканските пътища (Загл. изм. - ДВ, бр. 6 от 2010 г., в сила от 01.01.2010 г.; загл. доп., бр. 56 от 2011 г., в сила от 22.07.2011 г.) Обн. - ДВ, бр. 107 от 16.12.2008 г., в сила от 01.01.2009 г.; изм. и доп., бр. 6 от 22.01.2010 г., в сила от 01.01.2010 г.; изм. и доп., бр. 56 от 22.07.2011 г., в сила от 22.07.2011 г.; изм., бр. 29 от 10.04.2012 г. с Решение № 2847 на ВАС от 27.02.2012 г. по ад. № 5698/2011 г.; изм., бр. 54 от 17.07.2012 г., в сила от 17.07.2012 г.; изм. и доп., бр. 30 от 01.04.2014 г., в сила от 01.06.2014 г.; изм., бр. 50 от 17.06.2014 г. Издадена от министъра на транспорта и министъра на труда и социалната политика.

От заплащане на винетна такса се освобождават лицата или семействата, отглеждащи деца с трайни увреждания до 18-годишна възраст и до завършване на средното образование, но не по-късно от 20-годишна възраст.

За пътни превозни средства с чуждестранна регистрация не се събира такса, ако това е предвидено в международен договор или конвенция, по които Република България е страна.

За колесни трактори, тракторни ремаркета и друга самоходна техника, регистрирана за работа съгласно Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, не се заплаща такса.

Контролът на граничните контролно-пропускателни пунктове по изпълнение на задължението на пътните превозни средства с българска и чуждестранна регистрация за заплащане на таксите се осъществява от длъжностни лица на Агенция "Митници".

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Националната система за събиране на такси за използване на пътната инфраструктура включва и Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ). Установените в Република България доставчици на ЕУЕСТ могат да предоставят ЕУЕСТ, след като бъдат регистрирани в национален електронен регистър на доставчиците на ЕУЕСТ, поддържан от Агенция "Пътна инфраструктура", и след сключването на договор с лицето, събиращо таксата за изминато разстояние.

В чл.10, ал.7 от ЗП е предвидено, че условията, редът и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за заплащане на такса за изминато разстояние – ТОЛ такса за тежкотоварни моторни превозни средства и електронна винетка за леки моторни превозни средства, се определят с наредба на Министерския съвет в съответствие с изискванията на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури и Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността.

В разработената от експерти на Световната банка, в края на 2015 г., цялостна визия за въвеждането на електронна система за предоставяне на европейски услуги за електронно таксуване, която *включва* „Разработване на стратегия и бизнес модел за внедряване на Електронната система за предоставяне на Европейската услуга за електронно събиране на пътни такси (EETS) и финансово планиране“ се препоръчва въвеждане на тол такса единствено за тежкотоварни ППС, базирано на бордово устройство монтирано в превозните средства, което регистрира данните на база GNSS и електронна винетка за леки ППС, които да покриват всички класове на републиканските пътища (магистрали + клас 1, 2 и 3). Също така постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS. Анализът на СБ показва, че предприятие със специална цел (ПСЦ) може по-най-добър начин да изпълнява всичките роли на държавата. Тъй като процесът на юридическото създаване на ПСЦ не може да бъде реализирано преди задължителното започване на общественото възлагане за навременното осигуряване на приходи, то АПИ или друг съществуващ държавен орган ще трябва да управлява ранния етап на общественото възлагане и контрола на поръчките.

#### **8.2.8. Достъп**

Пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени със Закона за движението по пътищата.

Частните пътища могат да бъдат отворени за обществено ползване, когато това се налага от обществени интереси, по инициатива на съответния общински съвет и със съгласието на собственика при договаряне на взаимоотношенията. В договора задължително се включват клаузи, определящи вида и размера на дължимото обезщетение и задълженията на страните по поддържането и ремонта на пътя.

Собствениците или администрацията, управляващи пътищата, могат да въведат временни забрани за обществено ползване на отделни пътища или участъци от тях при извършване на ремонтни работи, при природни бедствия и аварии, при неблагоприятен водотоплинен режим на настилка, при възникване на опасност за сигурността на движението и при провеждане на масови спортни мероприятия.

Агенция "Пътна инфраструктура" въвежда забрани за обществено и специално ползване на отделни пътища за някои видове пътни превозни средства, когато това е необходимо за осигуряване на безопасността на движението.

**Общественото ползване на пътищата се изразява във:**

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- превоз на хора и товари с превозни средства, чиито размери, маса и натоварване на ос не надвишават нормите, определени от министъра на транспорта;
- временно спиране и престой на превозни средства на определените за това места, разположени извън платното за движение;
- движение на велосипедисти, земеделска и горска техника, придвижване на пешеходци и прекарване на стада, когато няма въведени забрани за това.

#### 8.2.9. *Безопасност и сигурност*

"Пътна безопасност" е съвкупност от проектни и експлоатационни характеристики на републиканската пътна инфраструктура, които осигуряват безопасност на всички участници в движението (т.29 от §1 на ДР на ЗП).

Управлението на безопасността на пътната инфраструктура включва задължително провеждането на следните процедури:

- оценка на въздействието върху пътната безопасност - стратегически сравнителен анализ на въздействието на нов път или на съществено изменение на съществуващата пътна мрежа върху безопасността на пътната мрежа (т.22 от §1 на ДР на ЗП),
- одит за пътна безопасност - независима, подробна систематична проверка за техническа безопасност, свързана с проектните характеристики на пътен инфраструктурен проект, която обхваща всички етапи от планирането до началната експлоатация (т.23 от §1 на ДР на ЗП),
- управление на безопасността на пътната мрежа и
- периодични инспекции за безопасност (обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддръжка от съображения за безопасност, по см. на т.28 от §1 на ДР на ЗП)), възлагани или извършвани от АПИ.

Процедурите, свързани с управлението на безопасността на пътната инфраструктура, се прилагат за републикански пътища (автомагистрала и пътища от първи и втори клас), които са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България, независимо дали се намират в етап на планиране, проектиране, строителство или експлоатация.

Администрациите, управляващи пътя, могат да прилагат изискванията за републиканските пътища, които не са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България, и за общинските пътища.

Оценката на въздействието върху пътната безопасност за инфраструктурни проекти се извършва задължително на етап планиране преди одобряване на инвестиционните проекти за пътна инфраструктура или на съществено изменение на съществуващата пътна мрежа. Оценката на въздействието върху пътната безопасност включва извършването на стратегически сравнителен анализ на въздействието на нов път или на съществено изменение на съществуващата пътна мрежа върху безопасността на пътната мрежа.

Одитът за пътна безопасност на инфраструктурен проект е неразделна част от процеса на инвестиционното му проектиране и се извършва задължително на следните етапи: преди съгласуване и одобряване на инвестиционния проект - идеен и/или технически/работен, при въвеждане в пробна експлоатация на пътя и при неговата начална експлоатация.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Обхватът и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и редът за извършването им и за придобиване и признаване на професионалната квалификация на одиторите за пътна безопасност се определят с Наредба № РД-02-20-14 от 29.09.2011 г. за обхвата и съдържанието на оценката на въздействието върху пътната безопасност и на одита за пътна безопасност, условията и реда за извършването им и за придобиване и признаване на професионална квалификация "одитор по пътна безопасност", Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 78 от 7.10.2011 г.

Одиторът за пътна безопасност проверява съответствието на проектните характеристики на инфраструктурния проект с изискванията за пътна безопасност на всеки етап.

Агенция "Пътна инфраструктура", чрез териториалните си звена и съответните служби за контрол на безопасността на движението по пътищата на Министерството на вътрешните работи, установяват и обезопасяват ежегодно участъците с висока концентрация на пътнотранспортни произшествия. Те извършват категоризиране на участъците от пътя с висока концентрация на произшествия и на безопасността на пътната инфраструктура най-малко веднъж на всеки три години въз основа на извършен тригодишен анализ от проведените инспекции при експлоатацията на пътната инфраструктура.

Условията, редът и критериите за установяване и обезопасяване на участъците с висока концентрация на произшествия и за категоризиране безопасността на пътната инфраструктура се определят с Наредба №5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата (Загл. изм. - ДВ, бр. 93 от 2011 г.) Обн. - ДВ, бр. 90 от 10.10.2003 г., в сила от 10.10.2003 г.; изм. и доп., бр. 93 от 25.11.2011 г. Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството и министър на вътрешните работи. С наредбата се определят и изискванията към протокола, съставян от службите за контрол на Министерството на вътрешните работи за всяко пътно произшествие, настъпило на пътната инфраструктура и предизвикало смърт.

Агенция "Пътна инфраструктура", чрез областните пътни управления, извършва периодични инспекции на пътищата в експлоатация с оглед установяване на свързаните с пътната безопасност характеристики и предотвратяването на произшествия, както и за проучване на възможното въздействие на ремонтни работи по пътя върху безопасността на пътния поток. Инспекциите се извършват най-малко два пъти годишно с оглед гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната пътна инфраструктура.

Условията и редът за създаване на организация за безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътната инфраструктура, видът и начинът на поставяне на пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализация се определят с Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.

Контролът върху тези дейности се осъществява от оправомощени длъжностни лица на службите за контрол на Министерството на вътрешните работи и на Агенция "Пътна инфраструктура".

Към настоящия момент се изпълнява Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., разработена в изпълнение на точка 2 от Решение № 946 от 22 декември 2011 г. на Министерския съвет на Република България, с което е одобрена Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.

Стратегията е документ за политическата и професионалната ангажираност на работещите в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за даване на конкретен принос за реализирането на основната цел - намаляване с 50 на сто на броя на загиналите и на ранените при пътните произшествия за 2020 г. спрямо показателите за 2010 г., значително занижаване на преките и косвените материални щети от тези произшествия и достигане нивото на показателите за аварийността на водещите страни в Европейския съюз.

По отношение на пътната инфраструктура, като един от основните елементи на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва влияние върху безопасността на движението, е предвидено създаването на оптимални условия за придвижване на всички участници в движението.

При планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура, следва да се спазват изискванията, произтичащи от директиви и регламенти на Европейския съюз в тази област, на действащите технически стандарти и норми, както и да се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност в други страни по света.

С цел подобряването на характеристиките на пътната инфраструктура за осигуряване на по-голяма безопасност на движението, следва да се организира и провежда научноизследователска дейност, да се предприемат по приоритетност мерки за оптимизация на пътната инфраструктура в участъците с високи стойности на ПТП, както и да се осъществява постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на тези участъци. Във връзка с това следва да се развият политики за устойчиво развитие на пътната инфраструктура, с цел гарантиране на по-голяма безопасност на движението и да се предприемат действия за осигуряване на необходимите финансови средства.

Пътната инфраструктура е определена като третия стълб на политиката в областта на пътната безопасност, който следва значително да способства за постигане на целта за намаляване на произшествията в Европейската общност.

Крайната цел е постигане на устойчиво и прогресивно развитие при управлението на безопасността на пътната инфраструктура, което да отговаря на изискванията на Директива 2008/96/ЕС. Изискванията на Директивата са въведени в българското законодателство чрез Наредба №5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на вътрешните работи, обн., ДВ, бр. 90 от 10.10.2003 г., изм. и доп., бр. 93 от 25.11.2011 г., в сила от 25.11.2011 г. С Наредбата се определят условията, редът и критериите за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия (ПТП) и за категоризиране на безопасността на пътищата (пътната инфраструктура), отворени за обществено ползване.

Приложими по отношение безопасност и сигурност на пътищата са също така:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.;
- Наредба №1 от 04.04.2007 г. за минималните изисквания за безопасност в тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България (Загл. изм. - ДВ, бр. 58 от 2007 г.; изм., бр. 102 от 2008 г.) Обн. - ДВ, бр. 34 от 24.04.2007 г., в сила от 24.04.2007 г.; изм. и доп., бр. 58 от 17.07.2007 г.; изм. и доп., бр. 102 от 28.11.2008 г.; изм. и доп., бр. 8 от 30.01.2015 г., в сила от 30.01.2015 г. Издадена от министъра на транспорта;
- Наредба № 13 от 19.04.2004 г. за изискванията за задължителната употреба на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани в моторните превозни средства;
- Наредба №Н-14 от 27.08.2009 г. за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка;
- Наредба № 31 от 26 юли 1999 г. за изискванията, условията и реда за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство;
- Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства

#### 8.2.10. Околна среда

Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност и безопасността на движението, а така също и съобразно изискванията за опазване на околната среда.

Правомощия, свързани с опазване на околната среда при осъществяване ползването и поддържането на републиканските и общинските пътища се упражняват от АПИ и общините.

В ЗП е предвидена административно – наказателна отговорност за лица, които разпиляват вредни вещества, опасни за хората и околната среда.

За намаляване на вредното въздействие върху околната среда се прилагат редица мерки, предвидени в законодателството, включително: плащане на по-ниски такси от пътните превозни средства, които отговарят на по-висока екологична категория, съгласно Тарифата за таксите, които се събират от Агенция "Пътна инфраструктура", Приета с ПМС № 219 от 5.09.2008 г., обн., ДВ, бр. 79 от 9.09.2008 г., в сила от 9.09.2008 г., изм., бр. 101 от 25.11.2008 г., в сила от 25.11.2008 г., бр. 3 от 13.01.2009 г., в сила от 1.01.2009 г., бр. 100 от 15.12.2009 г., в сила от 15.12.2009 г., бр. 102 от 22.12.2009 г., в сила от 1.01.2010 г., бр. 82 от 19.10.2010 г., бр. 26 от 29.03.2011 г., в сила от 1.06.2011 г., бр. 94 от 30.11.2012 г., в сила от 10.12.2012 г., бр. 91 от 24.11.2015 г., в сила от 10.12.2015 г. Министерският съвет определя по-ниски такси за пътните превозни средства, които отговарят на екологична категория "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V", "ЕЕV" и по-висока.

#### 8.2.11. Достъп на лица с намалена подвижност

Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 урежда правилата за автобусния транспорт по отношение на:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- недискриминацията между пътниците по отношение на транспортните условия, предлагани от превозвачите;
- правата на пътниците в случай на произшествия, причинени от използването на автобус, водещи до смърт или телесна повреда или загуба или повреда на багаж;
- недискриминацията и задължителното предоставяне на помощ за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

В българското законодателство условия за прилагането на Регламента са осигурени в Закона за автомобилните превози (ЗАП).

„Лице с увреждания“ или „лице с намалена подвижност“ по см. на ЗАП и на Регламента означава всяко лице, чиято способност за придвижване при ползване на транспорт е намалена поради някакво физическо увреждане (сетивно или двигателно, трайно или временно), умствено увреждане или недостатък или някаква друга причина на увреждане, или поради възраст, и чието състояние се нуждае от съответно внимание и от приспособяване на обслужването, предоставяно на всички пътници, към неговите специфични нужди;

Осигуряването на „Условия на достъп“ означава създаване на подходящи стандарти, насоки и информация относно достъпността на автобусите и/или определените автогари, включително улесненията за лица с увреждания или за лица с намалена подвижност.

Автобусните превози на пътници следва да са от полза на гражданите като цяло. Следователно лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, независимо дали тази намалена подвижност се дължи на увреждане, възраст или друг фактор, следва да разполагат с възможности за ползване на автобусни превози, сравними с възможностите, с които разполагат останалите граждани. Лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност имат същите права като всички останали граждани по отношение на свободното придвижване, свободата на избор и недискриминацията.

Такива лица следва да се приемат за превоз и да не им се отказва превоз на основание тяхното увреждане или намалена подвижност, освен по причини, основаващи се на съображения за безопасност или свързани с проектирането на превозните средства или инфраструктурата.

В рамките на приложимото законодателство за защита на работниците, лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност следва да имат право на помощ на автогарите и на борда на превозните средства. В интерес на социалното им приобщаване заинтересованите лица следва да получават такава помощ безплатно. Превозвачите следва да установят условия за достъп, като за предпочитане използват европейската система на стандартизация.

Регламентът предвижда Държавите-членки следва да се стремят да подобряват наличната инфраструктура, когато това е необходимо, за да се даде възможност на превозвачите да осигурят достъп на лица с увреждания или лица с намалена подвижност, както и да предоставят подходяща помощ.

Персоналът следва да бъде подходящо обучен, за да посрещне нуждите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

В ЗАП са предвидени имуществени санкции, както за превозвачи, така и за водачи на автобус, които са нарушили разпоредбите на Регламент (ЕС) № 181/2011, вкл.: не са предоставили помощ на лица с увреждания или с намалена подвижност.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" контролира изпълнението на задълженията на превозвачите и водачите, извършващи превози на пътници, и на собствениците и управителите на автогари по Регламент (ЕС) №181/2011 и е национален орган по прилагането на този регламент съгласно чл. 28, параграф 1 от регламента.

#### 8.2.12. Интелигентни транспортни системи

"Интeligентни транспортни системи (ИТС)" са системи, при които се прилагат информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността, както и за интерфейси с останалите видове транспорт.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията координира дейностите при внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт. В тази си дейност, министърът се подпомага от Съвет по интелигентните транспортни системи, който:

- изготвя и приема Национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи и интерфейси с останалите видове транспорт и наблюдава изпълнението му;
- обсъжда и подготвя доклад с информация относно напредъка за националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области за използване на спецификации и стандарти за интелигентни транспортни системи;
- прави предложения за промени в правното регулиране в областта на внедряването на интелигентни транспортни системи;
- прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията във връзка с ефективното прилагане на законодателството, свързано с внедряването на интелигентни транспортни системи;
- дава становища по нормативни актове, свързани с интелигентни транспортни системи и др.

Правилата относно внедряването и използването на интелигентни транспортни системи се определят с Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, Приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г. Наредбата въвежда изискванията на:

- Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207, 6.8.2010 г.).
- чл. 3 от Препоръка 2011/750/ЕС на Комисията от 8 септември 2011 г. относно подкрепата за обхващаща целия ЕС услуга eCall в електронните съобщителни мрежи за предаване от превозни средства на спешни повиквания на телефонен номер 112 (eCall) (ОВ, L 303 от 21.11.2011 г.) и на Решение № 585/2014/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за въвеждането на оперативно съвместимата в целия Съюз услуга eCall (ОВ, L 164 от 3.06.2014 г.).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

### 8.3. ДОСТЪП ДО ПАЗАРА И ДО ПРОФЕСИЯТА

#### 8.3.1 Лицензионни режими

Наредба №33 от 3.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 23.11.1999 г., в сила от 23.11.1999 г., изм. и доп., бр. 50 от 20.06.2000 г., изм., бр. 95 от 21.11.2000 г., изм. и доп., бр. 36 от 12.04.2001 г.; изм. с Решение № 219 от 10.01.2002 г. на ВАС на РБ - бр. 8 от 22.01.2002 г., в сила от 22.01.2002 г.; изм. и доп., бр. 40 от 19.04.2002 г., бр. 108 от 19.11.2002 г.; изм. с Решение № 1043 от 7.02.2003 г. на ВАС на РБ - бр. 16 от 18.02.2003 г., в сила от 18.02.2003 г.; изм., бр. 46 от 6.06.2006 г., изм. и доп., бр. 13 от 11.02.2011 г., бр. 52 от 10.07.2012 г., доп., бр. 69 от 11.09.2012 г., в сила от 12.12.2012 г., изм., бр. 42 от 3.06.2016 г. определя:

- условията и редът за издаване на лиценз за извършване на обществен превоз на пътници или товари на територията на Република България;
- условията и редът за извършване на специализирани и случайни превози на пътници на територията на Република България;
- условията и редът за извършване на обществен превоз на товари на територията на Република България;
- изискванията към автогарите и условията и редът за работа в тях.

#### ➤ Пътнически превози

Обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България може да се извършва от физически и юридически лица, регистрирани като търговци, които притежават **лиценз** и други документи, които се изискват от закона и тази наредба. Лиценз не се изисква за лицата, които извършват обществен превоз на товари с моторни превозни средства или състав от пътни превозни средства с максимално допустима маса до 3,5 т.

Специализиран превоз на пътници се извършва въз основа на сключен договор между лице, което притежава лиценз за обществен превоз на пътници и предприятие или учебно заведение.

"Случаен превоз" е превоз, който не отговаря на определението за превоз по автобусни линии, нито за специализиран превоз и може да бъде:

- "обиколен превоз при затворени врати" - при който едно и също превозно средство се използва за превоз на предварително определена група без изменение на състава, като пътуването започва и завършва в един и същи пункт;
- превоз от вида "пълен - празен" - при който пътуването на групата започва от един пункт и завършва в друг, при условие, че превозното средство се връща празно;
- превоз от вида "празен - пълен" - при който превозното средство извършва пътуването от един пункт до друг без пътници, а на връщане - с група.

#### ➤ Товарни превози

Лиценз за извършване на обществен превоз на товари се издава в случаите, когато лицето отговаря на изискванията за:

- благонадеждност;
- професионална компетентност;
- финансова стабилност;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- установяване на територията на Република България.

Моторните превозни средства с товароносимост над 1,5 т или максимално допустима маса над 3,5 т се оборудват с контролни уреди за регистриране на данните за движението на моторните превозни средства и работата на екипажите (тахографи).

### 8.3.2 Изисквания към оператори и персонал

#### ➤ Обществен превоз на пътници

Лиценз за извършване на обществен превоз на пътници се издава в случаите, когато лицето отговаря на изискванията за:

- благонадеждност;
- професионална компетентност;
- финансова стабилност;
- установяване на територията на Република България.

Изискванията за благонадеждност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишен с влязла в сила присъда от правото да упражнява транспортна дейност.

Изискванията за професионална компетентност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето притежава познания и опит, придобити чрез посещения в курсове за обучение или усвоени в транспортната практика, успешно е положил писмен изпит по предмети, определени в приложение № 1 към наредбата и има най-малко средно образование.

Изпитите за професионална компетентност се провеждат от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", като редът и начинът за провеждане на изпитите се определят от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация".

Изискванията за професионална компетентност са изпълнени и когато ръководителят на транспортната дейност на лицето притежава удостоверение за професионална компетентност, издадено по реда на Наредба №11 от 2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари (обн., ДВ, бр. 108 от 2002 г.; изм. и доп., бр. 83 от 2005 г.; попр., бр. 85 от 2005 г.; изм., бр. 26 и 46 от 2006 г.; изм. и доп., бр. 95 от 2006 г.; изм., бр. 36 от 2007 г.; доп., бр. 73 от 2008 г.) или от компетентен орган на държава - член на Европейския съюз.

Транспортната дейност на лицето трябва да бъде ръководена постоянно и ефективно от лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност. Едно и също лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност може да ръководи транспортната дейност на не повече от две лица, извършващи обществен превоз на пътници или товари.

Финансово стабилно е лицето, което разполага с достатъчно ресурси, с които може да гарантира за нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие, в размер левовата равностойност на 9000 евро за първия автомобил и за всеки следващ автомобил - левовата равностойност на 5000 евро.

Кандидатите за получаване на лиценз подават заявление до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез началника на съответния областен отдел

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

"Контролна дейност - ДАИ" на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" по образец, към което се прилагат документите, посочени в приложение № 5 към наредбата.

В срок до 15 календарни дни от подаването на заявлението министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице издава лиценз.

Лиценз се издава за срок 10 години.

Лицензът е поименен и не подлежи на преотстъпване.

Срокът на лиценза се продължава за нови 10 години, ако превозвачът е направил писмено заявление по образец в рамките на 30 календарни дни преди изтичане на срока на валидност на лиценза.

Отказът за издаване на лиценз се мотивира и подлежи на обжалване по реда на Административно процесуалния кодекс.

Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на моторните превозни средства към всеки лиценз и издава удостоверение за обществен превоз на пътници за всяко превозно средство, включено в регистъра. Едно и също превозно средство може да бъде вписано в регистъра само към един лиценз.

#### ➤ Изисквания към водачите

Водачът на автомобил за обществен превоз на пътници трябва да отговаря на следните изисквания:

- да притежава свидетелство за управление, валидно за съответната категория МПС;
- не е осъждан за умишлени престъпления от общ характер или да не е лишен по съдебен или административен ред от правото да управлява моторно превозно средство;
- да е психологически годен по смисъла на наредбата почл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата;
- да отговаря на изискването за квалификация на водача по смисъла на наредбата по чл. 76, ал. 5 от Закона за автомобилните превози.

#### Товарни превози

Лиценз за извършване на обществен превоз на товари се издава в случаите, когато лицето отговаря на изискванията за: благонадеждност; професионална компетентност; финансова стабилност; установяване на територията на Република България.

Изискванията за благонадеждност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишен с влязла в сила присъда от правото да упражнява транспортна дейност.

Изискванията за професионална компетентност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето притежава познания и опит, придобити чрез посещения в курсове за обучение или усвоени в транспортната практика, успешно е положил писмен изпит по предмети, определени в приложение № 1 от Наредбата, и има най-малко средно образование.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Изискванията за професионална компетентност са изпълнени и когато ръководителят на транспортната дейност на лицето притежава удостоверение за професионална компетентност, издадено по реда на Наредба № 11 от 2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари или от компетентен орган на държава от Европейския съюз.

Транспортната дейност на лицето трябва да бъде ръководена постоянно и ефективно от лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност. Едно и също лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност може да ръководи транспортната дейност на не повече от две лица, извършващи обществен превоз на пътници и товари.

Финансово стабилно е лицето, което разполага с достатъчно ресурси, с които може да гарантира за нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие, в размер на левовата равностойност на 9000 евро за първия автомобил и за всеки следващ автомобил - левовата равностойност на 5000 евро.

Кандидатите за получаване на лиценз подават заявление до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез началника на съответния областен отдел "Контролна дейност - ДАИ" на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" по образец със съответните приложения (изискуеми документи).

В срок до 15 календарни дни от подаването на заявлението министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице издава лиценз.

Лиценз за обществен превоз на товари се издава за срок 10 години.

Лицензът е поименен и не подлежи на преотстъпване.

Срокът на лиценза се продължава за нови 10 години, ако превозвачът е направил писмено заявление по образец в рамките на 30 календарни дни преди изтичане на срока на валидност на лиценза.

Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на пътните превозни средства към всеки лиценз и издава удостоверение за обществен превоз на товари за всяко превозно средство, включено в регистъра.

Едно и също превозно средство може да бъде вписано в регистъра само към един лиценз.

Водачът на автомобил за обществен превоз на товари отговаря на следните изисквания:

- да притежава свидетелство за управление, валидно за съответната категория МПС;
- да е психологически годеен;
- да отговаря на изискването за квалификация на водача.

Други приложими нормативни актове:

- Наредба № 39 от 29 януари 2004 г. за изискванията към водачите на моторни превозни средства от различните категории и подкатегории;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Наредба № 41 от 4 август 2008 г. за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация;
- Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси ;
- Наредба № н-8 от 27 юни 2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка;
- Наредба № 11 от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари;
- НАРЕДБА № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници;
- НАРЕДБА № 35 от 3.11.1999 г. за функционалните и техническите изисквания към електронните таксиметрови апарати с фискална памет;
- НАРЕДБА № 36 от 15.05.2006 г. за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания;
- НАРЕДБА № 37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение;
- НАРЕДБА № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити;
- НАРЕДБА № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, пускане в движение и спиране от движение на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства;
- Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- НАРЕДБА за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите;
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 66 на МС от 15.04.1991 г. за определяне минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани

## 8.4 ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

### 8.4.1 Достъп на лица с намалена подвижност

Внедряването на достъпно транспортно обслужване е част от дейността по осигуряване на изпълнението на Стандартните правила за обезпечаване на равни възможности на инвалидите, приета от ООН. Приетата от МС Стратегия за осигуряване на равни възможности на хората с увреждания с времеви обхват: 2008-2015 г. имаше за цел ефективното прилагане на политиката на българското правителство, насочена към подобряване качеството на живот на хората с увреждания, недопускане на дискриминация по признак „увреждане“, осигуряване на равни възможности, пълноценно и активно участие във всички области на обществения живот.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Стратегията очертава конкретните мерки, които е необходимо да се осъществят, за да се премахнат всички бариери (психологически, образователни, социални, културни, професионални, финансови и архитектурни) пред социалното включване и равноправната интеграцията на хората с увреждания.

Стратегията за осигуряване на равни възможности на хората с увреждания 2008-2015 г. е приета в изпълнение на препоръките на Съвета на Европа, добрите практики на държавите-членки на ЕС, принципите в Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания, Стандартните правила на ООН за равнопоставеност и равни възможности за хората с увреждания, Конвенцията на ООН за правата на детето.

Едно от основните разглеждани от Стратегията направления е „достъпен транспорт“. По отношение на него е предвидено:

- Специални условия за движение, спиране и паркиране на моторни превозни средства, управлявани или ползвани от хора с увреждания;
- Специални транспортни услуги за хора с увреждания, които не могат да ползват стандартните транспортни услуги или страдат от по-тежки увреждания, които не позволяват използването дори на пригоден обществен транспорт;
- Специализиран транспорт за децата с увреждания по определени маршрути (училища, детски заведения и др.);
- Осигурен автобус в големите градове по всяка автобусна линия на определен час, достъпен за хора с двигателни проблеми;
- Разширена система за транспорт “от врата до врата” за хора с тежки двигателни и множествени увреждания;
- Увеличен брой влакове, в чиито състави са включени вагони с обособени места за трудноподвижни хора и техните придружители и колички, както и санитарни възли за пътници на инвалидни колички. Пускане на влаковете по нови дестинации. Увеличаване броя на гарите, в които има служби за пътниците с увреждания, приспособени подходи, санитарни възли, телефони и др.;
- Морски и въздушен транспорт, достъпен за хората с увреждания.

В Закона за интеграция на хората с увреждания (ЗИХУ), Обн., ДВ, бр. 81 от 17.09.2004 г., в сила от 1.01.2005 г. изрично се предвижда държавните органи и органите на местното самоуправление организират устройството и изграждането на урбанизирани територии за населението, включително за хората с увреждания, при условия и по ред, определени в Закона за устройство на територията.

По отношение на транспорта, в ЗИХУ е предвидено Министерството на транспорта да създава условия за достъп на хората с увреждания до транспортни услуги, като разработва нормативни актове и стандарти за:

- осигуряване на достъпен транспорт за обществено ползване;
- внедряване на технически приспособления в общественото пространство и обществения транспорт с цел улесняване придвижването на хората с увреждания;
- осигуряване на специални условия за движение, спиране, паркиране и престой на пътни превозни средства, управлявани от хора с увреждания или превозващи хора с увреждания;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- осигуряване на безпрепятствен достъп в обществения транспорт на хора с увреждания, придружени от кучета водачи.

Наредба №33 от 3.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 23.11.1999 г., в сила от 23.11.1999 г. въвежда изисквания, свързани с осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност, но само по отношение на автогарите. В чл.54, ал.2 е предвидено всяка автогара трябва да разполага със:

- външен телефонен автомат, достъпен и за лица с намалена подвижност;
- подемна платформа или рампа за придвижване на инвалидна количка, изпълнени съгласно изискванията за достъпност, определени съгласно чл. 16 и 17 от Наредба № 4 от 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания (ДВ, бр. 54 от 2009 г.); рампата и подемната платформа следва да осигуряват достъпа до автобусите;
- достъпни за лица с намалена подвижност, изпълнени съгласно изискванията за достъпност, определени в Наредба № 4 от 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания: а) маршрут от улицата до автогарата и в автогарата до автобуса; б) зала за пътници; в) гише за билети; г) санитарен възел.

Приложима по отношение на достъпа на лица с намалена подвижност е и Наредба № 6 от 12.12.1997 г. за извършване на превоз на трудноподвижни лица, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 7 от 20.01.1998 г., в сила от 20.01.1998 г., изм. и доп., бр. 91 от 5.08.1998 г., която урежда условията и редът за извършване на специализиран превоз на трудноподвижни лица със специални превозни средства. Наредбата определя като „специализиран превоз на трудноподвижни лица“: обществен превоз срещу заплащане по заявен от пътника маршрут, извършван със специални пътнически автомобили, оборудвани за ползване от трудноподвижни лица, и влакове, в чийто състав има специализирани пътнически вагони.

#### Специализирани превози на трудноподвижни лица са:

- превози със специални пътнически автомобили в рамките на общината;
- превози по комбинираната схема "пътнически автомобил - влак - пътнически автомобил" в страната със специални превозни средства;

Съгласно Наредбата, специализирания превоз на трудноподвижни лица могат да извършват превозвачи, получили разрешение за тази дейност по реда на тази наредба.

#### **8.4.2 Безопасност и сигурност**

Автомобилният транспорт, предназначен или не за обществен превоз на пътници и товари е с висока степен на обществена опасност. Предизвикваните пътнотранспортни произшествия често пъти са с голям брой загинали и ранени, което с основание буди голяма тревога сред обществото у нас, а някои от тях и извън границите на страната.

Голяма част от пътнотранспортните произшествия, в това число и в автомобилния транспорт са предотвратими и са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

безопасност, степента на техническата изправност на автомобилния парк и неговата активна и пасивна безопасност, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

За предотвратяването на предпоставките за допускане на произшествия е необходима инициатива и координация на усилията на всички държавни институции, неправителствени организации и цялата наша общественост. Стратегията на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. има за предмет именно обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението при обществените превози на пътници и товари, както и всичко онова, което притежава противодействащ ефект спрямо предизвикването на произшествията и тежестта на последствията от тях.

В основата на стратегията за формиране на политиката по безопасността на движението в обществения превоз на пътници и товари стои тезата за предотвратимостта на голяма част от пътните произшествия, както и че намаляването на загубите от пътнотранспортните произшествия е преди всичко установяването на мястото и ролята на всеки един човек от различните звена на транспортната система. Ограничаването на произшествията по пътищата изисква едновременно обединяване на усилията на институциите и воля за провеждане на конкретни дейности за безопасно функциониране и намаляване на грешките на системата водач – автомобил – път и среда на движение – организация на транспортния процес.

Целта на стратегията е реализирането на дългосрочната политика на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията до 2020 г., насочена към намаляване на броя и последствията от пътнотранспортните произшествия, включително:

- Намаляване броя на загиналите при ПТП с 50% спрямо показателите за 2010 г. През 2020 г. техният брой не следва да надвишава 388.
- Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20% спрямо показателите за 2010 г. През 2020 г. техният брой не следва да надвишава 6363.

Техническото състояние, пасивната и активната безопасност на автомобилния парк оказват съществено влияние върху броя на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях. Оборудването на автомобилите със съвременни системи за повишаване на безопасността и поддържането на техническата им изправност ще доведе до намаляване на броя на жертвите и нараняванията по пътищата.

#### Технически изисквания към ППС

- създаване на организация за съвременно адаптиране и прилагане на европейските директиви и международни стандарти, свързани с безопасността на пътните превозни средства;
- въвеждане на ограничения за допълнително монтиране на различни видове съоръжения, които застрашават безопасността на участниците в движението по пътищата.

#### Техническа изправност на ППС

- повишаване на качеството на периодичните технически прегледи;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- усъвършенстване и разширяване на обхвата на периодичните технически прегледи;
- повишаване на квалификацията и отговорността на ангажираните лица в тази насока.

### Обществен превоз на пътници и товари

Едни от най-тежките ПТП с голям брой жертви са реализирани с участието на МПС за обществен превоз на пътници и товари. С особено висока обществена опасност са произшествията с участие на МПС за превоз на опасни товари. Водачите, които извършват обществени превози трябва да притежават знания и умения за безопасно управление и да спазват изискванията за времето за работа и почивка. Има доказателства, че лишаването от сън може да има същите опасни последици, както при консумацията на алкохол. В тази насока следва да продължи работата за ограничаване на грешките и нарушенията, допускани от водачите, които извършват обществен превоз на пътници и товари.

### Повишаване на ефективността на контрола

Ефективността на политиката за осигуряване на безопасност на движението по пътищата до голяма степен зависи от интензивността и качеството на контролната дейност. Контролът по спазване на правилата за движение, на изискванията за извършване на обществен превоз на пътници и товари е ключов фактор за създаване на условия за значително намаляване на смъртните случаи и нараняванията. Прилагането на законодателството спрямо системните нарушители и своевременното и неотменно изпълнение на наказанията са средства за превенция. Мерките за засилване на контрола на обществените превози включват:

- засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от водачи за обществен превоз на пътници и товари, както на пътя така и в предприятията;
- усъвършенстване на системата за контрол на скоростните режими на МПС за обществен превоз на пътници и товари. Контрол по изправността на ограничителите на скорост, показанията на дигиталните и аналоговите тахографи;
- повишаване ефективността на контрола по отношение техническото състояние и оборудването на МПС;
- усъвършенстване на системата и повишаване на обхвата за контрол на техническата изправност на пътните превозни средства на пътя;
- усъвършенстване на критериите за техническа изправност на ППС според спецификите на времето и сезона по отношение оборудването и видимостта;
- създаване на организация за контрол на извършваните ремонти и техническо обслужване на ППС, с които се извършват обществени превози;
- усъвършенстване на контрола за безопасен превоз на деца в пътните превозни средства, по отношение спазване на изискванията към водачите и МПС;
- усъвършенстване на законодателството по отношение на контрола, съкращаване на времето за административно обслужване и бърза събираемост на наложените глоби;
- изграждане на системата за осигуряване на трансграничен контрол за обмен на информация в областта на безопасността на движението;
- подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между структурите на контролните органи на различните институции.

### Усъвършенстване на нормативната уредба

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Успешното постигане на определените цели за постоянно намаляване на жертвите от пътнотранспортните произшествия изисква адекватна нормативна база, съответстваща на настъпващите промени в пътнотранспортната обстановка, на приетите директиви по безопасността на движението от Европейския съюз, както и улесняваща своевременното прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни. Във връзка с това е необходимо:

- създаване на организация за своевременно транспониране в националното законодателство на изискванията на Европейските директиви в областта на движението по пътищата;
- хармонизация на законодателството с цел подпомагане на трансграничния контрол;
- изменение на нормативната уредба за създаване на условия за прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни;
- усъвършенстване на законодателството за по-ефективно противодействие на причините и условията за настъпване на тежки ПТП.

#### 8.4.3 Околна среда

Транспортният сектор безспорно е основен определящ фактор за икономическия растеж, заетостта и конкурентоспособността в ЕС. През последните години транспортният сектор се характеризира с нарастващ висок темп на развитие, високо ниво на инвестиции в транспортната инфраструктура и интензивно развитие на търговските транспортни услуги. Заедно с енергетиката и промишлеността, обаче транспортът е един от основните замърсители на околната среда и главно на въздуха.

Автомобилният транспорт е един от основните замърсители на околната среда. Особено сериозни са проблемите с автомобилното замърсяване в рамките на големите градове поради интензивния автомобилен трафик, съсредоточен в сравнително малка територия и ограничената атмосферна циркулация. Наблюденията показват, че над 80 % от общото замърсяване на въздуха в рамките на големите градове се дължи на автомобилния транспорт.

Решаването на съществуващите проблеми, свързани с опазването на околната среда, може да се търси чрез създаване на условия за:

- постигане на по-бързи темпове на подновяване на националния автопарк с автомобили, отговарящи на европейските екологични норми, в сравнение с темповете на неговото нарастване;
- икономическа среда за стопанските субекти, стимулираща иновацията на експлоатирания автопарк;
- доусъвършенстване на правната среда и създаване на обществена нагласа за нетолериране на вноса и експлоатацията на пътни превозни средства, неотговарящи на европейските екологични норми;
- разширяване използването на алтернативни енергийни източници;
- поощряване използването на железопътен транспорт;
- разширяване на електрификацията на железниците;
- поощряване използването на обществен транспорт в градовете и градските агломерации, за сметка на използването на лични моторни превозни средства;
- разширяване използването на вътрешноградски електротранспорт;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- доизграждане на автомагистралите в Република България;
- реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки по направление на трансевропейските транспортни коридори;
- подобряване и уеднаквяване на транспортно-експлоатационните показатели на основни пътища от републиканската пътна мрежа чрез реконструкции и рехабилитации;
- постепенно установяване на интегрирани мрежи за обществени транспортни услуги;
- балансирано развитие на градските транспортни системи чрез увеличаване употребата на релсовия транспорт, като благоприятна за околната среда алтернатива на автобусния, таксиметровия транспорт и употребата на лични автомобили;
- подобряване на администрирането на пътното движение;
- развитие на комплекс от железопътни товарни възли, отговарящи на стандартите на ЕС и способни да допълват и да се конкурират ефективно с други видове транспорт;
- модернизиране на железопътната мрежа в съответствие с нуждите на участниците в товарния транспорт и ефективно конкуриране с пътната мрежа;
- подобряване на услугите и насърчаване употребата на железопътния товарен транспорт между заинтересованите страни, за привличане на повече потребители и оператори;
- ускоряване иновацията на експлоатирания подвижен състав за пътнически превози;
- завишаване контрола над организациите за техническо поддържане на моторните превозни средства и тези за провеждане на технически прегледи и легитимиране на техническата изправност на превозните средства;
- ускоряване иновацията на пътната и вътрешноградска транспортна инфраструктура.

Директива 2009/33/ЕО от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства („Директива за чистите превозни средства“) има за цел да стимулира пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства, като по този начин допринася за изпълнението, в транспортния сектор, на политиките на ЕС в областта на енергетиката, климата и околната среда. В Българското законодателство изискванията на директивата се въвеждат с Наредба №Н-3 от 15 март 2011 г. за определяне на методиката за изчисляване на разходите за потребление на енергия, емисии на въглероден диоксид, азотни оксиди, неметанови въглеводороди и прахови частици през целия експлоатационен период на пътните превозни средства, Издадена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн. ДВ. бр.26 от 29 Март 2011г., изм. ДВ. бр.75 от 27 Септември 2011 г.

Директивата се прилага за превозни средства, закупени от възлагащи органи и възложители, както са определени от директивите за обществените поръчки, и за операторите в сектора на обществения транспорт, както е определено в регламента относно обществените услуги за пътнически превоз. Директивата изисква да се вземат предвид експлоатационните разходи през целия срок на експлоатация за потреблението на енергия, емисиите на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) и емисиите на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), неметанови въглеводороди (NMHC) и прахови частици (ПЧ). По този начин с Директивата за чистите превозни средства в законодателството в областта на обществените поръчки за целия ЕС за първи път бе въведено изискването за устойчивост.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Директивата дава две възможности за отчитане на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда: първата определя технически спецификации за показателите на превозните средства по отношение на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда. Втората възможност предоставя избор за използване на тези въздействия като критерии за оценка на офертите.

Директивата определя методика за изчисляване на експлоатационните разходи за потреблението на енергия, емисиите на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) и емисиите на замърсители през целия експлоатационен живот на превозното средство. Чрез този подход на парично изразяване външните разходи за транспорт се превръщат във вътрешни, което е дългосрочна цел на политиката на ЕС. Това дава предимство на по-енергийноефективните и по-чисти превозни средства и ускорява тяхното навлизане на пазара - както на превозни средства с традиционни двигатели с вътрешно горене, така и на превозни средства, работещи с алтернативно гориво.

На следващо място, следва да се отбележи, че в чл.10а от Закона за пътищата са предвидени също мерки за намаляване на вредното въздействие върху околната среда от пътните превозни средства:

- при определяне размера на таксите в тарифата по чл. 10, ал. 6 от ЗП Министерският съвет определя по-ниски такси за пътните превозни средства по ал. 7, т. 1 и 2, които отговарят на екологична категория "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V", "EEV" и по-висока.
- Пътните превозни средства, които отговарят на екологична категория "ЕВРО 0", "ЕВРО I", "ЕВРО II", както и пътните превозни средства, за които не може да бъде доказана екологична категория по ал. 10, заплащат общия размер на таксите по чл. 10, ал. 6.
- Правото да се заплати по-ниската такса съгласно ал. 10 за пътните превозни средства, които отговарят на категория "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V", "EEV" и по-висока, се доказва с представяне на оригинал или нотариално заверено копие на свидетелството за регистрация на пътното превозно средство - Част I, когато в т. V9 е вписано с думи "ЕВРО/EURO III, IV, V" или "EEV", и/или със сертификат за съответствие по Резолюция СЕМТ/CM(2001)9Final, Резолюция СЕМТ/CM(2005)9 FINAL, Резолюция ITF/TMB/TR(2008)12 и валиден сертификат за техническа изправност. При условие че в свидетелството за регистрация не е вписана категорията ЕВРО/EURO на пътното превозно средство и то не притежава валиден сертификат за съответствие, за всички пътни превозни средства с дата на първоначална регистрация след 30 септември 2001 г. се приема, че отговарят най-малко на категория "ЕВРО III" и могат да се ползват от правото да се заплаща по-ниска такса съгласно ал. 10.

В Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) са предвидени редица облекчения за плащане на данъка върху превозните средства (чл.59):

- За превозните средства с мощност на двигателя до 74 kW включително, снабдени с действащи катализаторни устройства и несъответстващи на екологичните категории "Евро 3", "Евро 4", "Евро 5", "Евро 6" и "EEV", определеният по чл. 55 данък за съответната година се заплаща с намаление от 20 до 40 на сто по решение на общинския съвет.
- За превозните средства с мощност на двигателя до 74 kW включително и съответстващи на екологични категории "Евро 3" и "Евро 4" данъкът се заплаща с 50 на сто намаление,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

а за съответстващите на "Евро 5" и "Евро 6" – с 60 на сто намаление, от определения по чл. 55, ал. 1 и 3 данък.

- За автобусите, товарните автомобили, влекачите за ремарке и седловите влекачи с двигатели, съответстващи на екологични категории "Евро 3" и "Евро 4", данъкът се заплаща с 40 на сто намаление, а за съответстващите на "Евро 5", "Евро 6" и "EEV" – с 50 на сто намаление, от определения по чл. 55, ал. 5, 6, 7 и 13 данък.
- За автобуси, извършващи обществен превоз на пътници по редовни автобусни линии в градовете и в слабо населените планински и гранични райони, които се субсидират от общините, данъкът се заплаща в размер 10 на сто от размера, определен по реда на чл. 55, ал. 5, при условие че не се използват за други цели.
- Екологичните категории "Евро 3", "Евро 4", "Евро 5", "Евро 6" и "EEV" се удостоверяват чрез предоставяне на документ, от който е видно съответствието на превозното средство с определената от производителя екологична категория.

#### 8.4.4 Интелигентни транспортни системи

Интелигентните транспортни системи (ИТС) са високоразвити приложения, които имат за цел да предоставят новаторски услуги, за различните видове транспорт и управление на тяхното движение, както и да осигурят информация на потребителите. Внедряването им, както и осигуряване на непрекъснатост на услугите на територията на целия Европейски съюз, ще допринесе за по-безопасно, по-координирано и „по-интелигентно“ използване на транспортните мрежи.

ИТС обединяват телекомуникационни, електронни и информационни технологии с транспортното инженерство с цел планиране, проектиране, експлоатация, поддръжка и управление на транспортни системи. Внедряването на информационните и комуникационните технологии в сектора на автомобилния транспорт и неговите интерфейси с останалите видове транспорт ще има значителен принос за подобряване на екологичните показатели, на ефективността, включително и на енергийната ефективност, безопасността и сигурността на автомобилния транспорт, включително превоза на опасни товари, обществената сигурност и мобилността на пътници и товари.

Най-важните цели, които трябва да постигне Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в сферата на своите компетенции и задължения, са както следва:

- координираното и последователно внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в Република България;
- сътрудничеството с държавите-членки на Европейския съюз по приоритетни области;
- създаването на съвет по ИТС, като консултативен орган към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който да изготви национален план за внедряване на ИТС в Република България.

Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, Приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г. урежда условията и редът за внедряване и използване на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

Наредбата въвежда изискванията на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207, 6.8.2010 г.). С наредбата се въвеждат изискванията на чл. 3 от Препоръка 2011/750/ЕС на Комисията от 8 септември 2011 г. относно подкрепата за обхващаща целия ЕС услуга eCall в електронните съобщителни мрежи за предаване от превозни средства на спешни повиквания на телефонен номер 112 (eCall) (ОВ, L 303 от 21.11.2011 г.) и на Решение № 585/2014/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за въвеждането на оперативно съвместимата в целия Съюз услуга eCall (ОВ, L 164 от 3.06.2014 г.).

Наредбата се прилага за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и техните интерфейси с други видове транспорт, без да се засягат въпросите, свързани с националната сигурност или които са в интерес на отбраната.

Спецификациите за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи, приети от Европейската комисия, и стандартите, приети от съответните органи по стандартизация, се предоставят за използване в следните приоритетни области:

- оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията;
- непрекъснатост на услугите в сферата на интелигентните транспортни системи за управление на движението и товарните превози;
- приложения относно интелигентните транспортни системи за пътна безопасност и сигурност;
- свързване на превозното средство с транспортната инфраструктура.

Приоритетните действия по съответните приоритетни области включват предоставяне на:

- информационни услуги за мултимодални превози;
- информационни услуги в реално време за движението по пътищата;
- минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, когато е възможно, безплатна за потребителите, както и събиране на данни и изработване на процедури за предоставяне на такава информация;
- оперативно съвместима система "eCall";
- информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили;
- резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили.

Българският институт за стандартизация осигурява въвеждането на стандартите, описани по-горе с оглед осигуряване на оперативна съвместимост, свързаност и непрекъснатост на внедряването и експлоатацията на интелигентните транспортни системи.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията отговаря за:

- координираното и последователно внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в Република България;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- сътрудничеството с държавите - членки на Европейския съюз, по приоритетни области, доколкото не са приети съответните спецификации.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 9 ПРАВЕН АНАЛИЗ НА ВЪЗДУШНИЯТ ТРАНСПОРТ

### 9.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Въздушният транспорт е най-бързият и същевременно най-скъпият вид транспорт. Основната сфера на използване на въздушния транспорт са пътническите превози на разстояния над хиляда километра. Така също се осъществяват и товарни превози, но техният процент е сравнително нисък. Основно това са бързоразвалящи се продукти и особено ценни товари, а също така пощенски пратки. В много труднодостъпни райони въздушният транспорт е без алтернатива. Голям проблем при съвременните самолети е шума при излитане, който нарушава качеството на живот на жителите на разположените в близост до летището квартали.

#### 9.1.1. Международното въздушно право

Поради своите особености, въздушният транспорт е силно регулиран от международното въздушно право. Международното въздушно право е система от принципи и норми, които установяват правния режим на въздушното пространство и уреждат отношенията между държавите във връзка с използването на въздушното пространство.

Международното въздушно право почива върху общите принципи на международното право, но заедно с това има и свои специфични принципи, които уреждат отношенията между държавите във връзка с полетите на въздухоплавателни средства. Такива са:

- пълен и изключителен суверенитет на държавата върху въздушното и пространство;
- свобода за полетите на въздухоплавателните средства на всички държави в международното въздушно пространство;
- осигуряване безопасността на международната гражданска авиация.

Източници на международното въздушно право са международните договори и обичаи, които уреждат отношенията между държавите във връзка с полетите на въздухоплавателните им средства, обслужването на въздушното движение, въздушните превози, осигуряването на безопасността на гражданската авиация.

След основните международни актове, ратифицирани от Република България, свързани с тази материя са:

- Конвенция за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго (Chicago Convention) на 7 декември 1944 г.;
- Спогодба за транзита по международните въздушни линии, подписана в Чикаго на 7.12.1944 г.;
- Конвенция за борба с незаконното завладяване на самолети, The Hague Convention (1970);
- Конвенция за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, Montreal Convention (1971);
- Протокол за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, допълващ разпоредбите на Конвенцията за борба с незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, приета в Монреал на 23.09.1971 г.;
- Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, MONTREAL CONVENTION on unification of certain rules relation to International carriage by air;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Международна конвенция на Евроконтрол за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването от 13.12.1960 г. и др.

### 9.1.2. Законодателство на ЕС

#### Основни регламенти на ЕС, свързани с въздушния транспорт:

- ❖ Регламент (ЕС) №558/2014 от 6 май 2014 г. за създаване на съвместното предприятие „Чисто небе 2“

Съвместното предприятие „Чисто небе 2“ (СП „Чисто небе 2“) има за цел да подобри екологичните показатели на въздухоплавателните средства, като гарантира, че те са по-чисти, по-ефективни от гледна точка на консумацията на гориво и по-малко шумни, както и да подпомага развитието на силна, конкурентоспособна авиационна индустрия в Европа.

Регламент (ЕС) № 558/2014 обхваща периода до 2024 г. Тази нова фаза продължава оттам, където е спряла първоначалната програма. Тя включва фирми, университети, държавни лаборатории, иновативни МСП и Европейската комисия.

Целите на „Чисто небе 2“ са:

- да се повиши горивната ефективност на въздухоплавателните средства, като по този начин емисиите на CO<sub>2</sub> се намалят с 20 до 30 %; и
- да се намалят с 20 до 30 % емисиите на азотен оксид (NO<sub>x</sub>) и шумовите емисии от въздухоплавателните средства в сравнение с най-модерните въздухоплавателни средства, влизащи в експлоатация, считано от 2014 г.

#### „Чисто небе 2“ включва:

- Три демонстрационни платформи за новаторски въздухоплавателни средства (ДПНВС), за големи пътнически въздухоплавателни средства, регионални въздухоплавателни средства и роторни въздухоплавателни средства (усъвършенствани хеликоптери), разработване и изпитване на летящи демонстрационни системи за пълноценни въздухоплавателни средства/превозни средства.
- Три интегрирани технологични демонстрационни системи (ИТДС), насочени към корпуси, двигатели и системи, използващи демонстрационни системи на основно ниво на интегрираната система.
- Две хоризонтални дейности (Малки въздухоплавателни средства, Екопроектиране), интегриращи знанията от различни ИТДС и ДПНВС за специфични приложения и позволяващи да се използва взаимодействието между различни платформи чрез споделени проекти и резултати.
- Системата за технологично оценяване (СТО), мониторинг и оценка на въздействието върху околната среда и социалното въздействие на технологиите, разработени в рамките на ДПНВС и ИТДС.

СП „Чисто небе 2“ е юридическо лице, създадено с цел съгласно член 187 от Договора за функционирането на Европейския съюз (който дава възможност за публично-частни партньорства на равнище ЕС в областта на индустриалните научни изследвания). СП определя своя собствена програма за стратегически изследвания и финансира проектите на членовете, както и проекти, избрани след представяне на покани за предложения, публикувани на уебсайта

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

на СП „Чисто небе 2“. По принцип СП прилага Правилата за участие на програмата „Хоризонт 2020“.

Член 209 от Финансовия регламент на ЕС (Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012) предвижда нови опростени правила, предназначени за органите на ПЧП на ЕС.

Общият бюджет на „Чисто небе 2“ е 4 млрд. евро. От бюджета на програмата „Хоризонт 2020“ идват 1,8 млрд. евро. Приносът на индустриалните партньори е 2,2 млрд. евро, от които 1 млрд. евро са получени от допълнителни дейности, които не са включени в плана за работа на съвместната технологична инициатива (СТИ), но допринасят за постигането на нейните цели. За да се вземе предвид продължителността на програмата „Хоризонт 2020“, поканите за представяне на предложения по СП „Чисто небе 2“ трябва да започнат до 31 декември 2020 г.

- 40 % от бюджета са запазени за членовете - учредители на „Чисто небе 2“, които ръководят техническата програма и се ангажират за целия срок на нейното действие;
- 30 % се отделят за основните партньори, избрани чрез открити покани в началото на програмата, които стават пълноправни членове на СП;
- последните 30 % от финансирането са разпределени в открити годишни покани за подкрепа на специфични задачи.

Съвместното предприятие се стреми да развие единдействието с Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ).

❖ Регламент (ЕО) №216/2008 относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност

Регламентът определя основните правила и принципи за установяване и поддържане на високо единно ниво на безопасност в гражданското въздухоплаване в Европа, включително създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ЕААБ).

Общите правила за безопасност осигуряват уеднаквено ниво на изисквания за операторите, производителите и персонала в областта на въздухоплаването. Това от своя страна дава възможност за свободното движение на стоки, хора и услуги на пазара на ЕС и позволява взаимно признаване на сертификатите между държавите от ЕС. По този начин се намалява административната тежест и натоварването за националните органи и сектора.

Освен това регламентът има за цел:

- да се осигури висока степен на опазване на околната среда;
- да се улесни свободното движение на стоки, хора и услуги;
- да се насърчи оптимизирането на разходите в регулаторните и сертификационните процеси.

Регламентът се прилага за проектирането, производството, поддръжката и функционирането на въздухоплавателните продукти, части и прибори, както и за лицата и организациите, участващи в тези дейности.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Едно от основните средства за постигане на горните цели е чрез създаването на ЕААБ. Законодателството определя задачите, вътрешната структура, работните методи и финансовите изисквания на агенцията.

#### Основните задачи на ЕААБ включват:

- приемане на становища относно безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа;
- подпомагане на Европейската комисия за мерки за прилагане на законодателството, включително такива, свързани с технически въпроси като строителство и проектиране;
- извършване на инспекции и разследвания, необходими за извършването на нейните задачи.

#### Определят се и общи правила за авиационна безопасност, включващи:

- летателна годност: изискване въздухоплавателните средства да разполагат с валиден сертификат за летателна годност, включително конкретни сертификати за продукти, части и дизайн на въздухоплавателното средство;
  - опазване на околната среда: изискване за спазване на съответните разпоредби на ЕС и глобалните разпоредби за опазване на околната среда от въздухоплавателните продукти, части и прибори;
  - лицензиране на екипажа на полета: изискване пилотите да притежават подходящ лиценз и медицинско удостоверение, а организациите за обучение да притежават подходящи удостоверения;
  - летища и контрол на въздушния трафик: изискване на сертификати за гарантиране на безопасността на летищата и за притежаване на подходящи сертификати от контролорите на въздушния трафик.
- ❖ Регламент (ЕС) №598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО

Регламентът има за цел да подобри шумовата среда около летищата в ЕС, за да се осигури по-добра съвместимост между авиационните дейности и жилищните зони по-специално в случаите на нощни полети. Правилата се основават на принципа за Балансиран подход към управлението на шума, договорен между Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), органът на Организацията на обединените нации, който се занимава с международно гражданско въздухоплаване.

Оперативното ограничение може да има различни форми, като например определяне на ограничение за шум или за движение, въвеждане на правило за недобавяне (без допълнителни движения или действия по принцип, или от конкретен вид летателен апарат) или приемане на забрана за определен период от нощта.

Правилата, установени в регламента се прилагат за големи летища с над 50 000 движения на граждански летателни апарати на година. Те обхващат граждански летателни апарати, но не се



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

отнасят за движения, свързани с дейността на военните, митниците и полицията. Определянето на конкретни прагове за шум обаче остава в правомощията на националните и местните органи.

Регламентът предвижда всяка от държавите от ЕС да назначава компетентни органи, които отговарят за процедурите, които трябва да се спазват при определянето на оперативни ограничения. Те трябва да бъдат независими от всяка страна, която би имала конфликт на интереси.

Предвижда се компетентните органи да гарантират редовния мониторинг на нивата на шум на летищата, за които отговарят. Мерките за смекчаване на шума могат да включват извеждане от употреба или налагане на допълнителни ограничения за най-шумните летателни апарати измежду онези, разрешени съгласно правилата на ИКАО. Органите ще решат годишния процент на намаляване на броя на движенията на такива летателни апарати за всеки оператор на дадено летище, до най-много 25 %.

❖ Регламент (ЕО) №1107/2006 относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт

С регламента се забранява на въздушните превозвачи да отказват резервация или достъп на борда на пътници поради тяхната ограничена подвижност или увреждане, а така също се гарантира, че тези пътници получават безплатна помощ, за да могат да използват въздушния транспорт наравно с другите пътници.

По смисъла на Регламента, лице с увреждане или лице с ограничена подвижност е всяко лице, което по време на използване на транспорт е с ограничена подвижност поради някакво физическо увреждане (сензорно или локомоторно, трайно или временно), умствено увреждане или дефект или всяка друга причина за увреждане, или възраст, чието състояние изисква съответното внимание и приспособяване на обслужването, което се предоставя на всички пътници, към специфичните нужди на такова лице.

Регламентът предвижда, при определени обстоятелства, въздушният превозвач, неговият агент или туроператор да може да откаже резервация или качване на борда на лице с ограничена подвижност или увреждане:

- с цел да се спазят приложимите законоустановени изисквания за безопасност (превозвачът може да поиска също така лицето да се придружава от друго лице, което е в състояние да предостави помощ, за се изпълнят тези изисквания за безопасност);
- ако размерът на въздухоплавателното средство или на неговите врати правят физически невъзможно качването или превоза на такова лице.

При всяка една от тези ситуации засегнатото лице трябва да бъде информирано незабавно за причините за отказ. Трябва да се положат разумни усилия, за да се предложи приемлив алтернативен вариант на това лице. Лицата, на които е отказан достъп на борда на въздухоплавателното средство поради тези причини, имат право на възстановяване на стойността на билетите или премаршрутиране съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004.

Лицата с ограничена подвижност или увреждане имат правото да получат безплатно помощта, посочена в регламента:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- при летища (при заминаване, пристигане и транзитно преминаване); и
- на борда на въздухоплавателните средства (например транспортиране на оборудване, свързано с подвижността, и превозване на кучета — водачи за незрящи лица).

Управителните органи на летищата могат да финансират тези услуги, като събират специална такса от ползвателите на летищата.

Предвидено е ЕС и държавите от Европейската асоциация за свободна търговия трябва да определят санкции за нарушенията на регламента и да учредят независими органи за разглеждане на жалби.

С Регламент (ЕО) №261/2004 се установяват общи за ЕС правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда, както и за отмяна или голямо закъснение на полети.

- ❖ Регламент (ЕО) №219/2007 за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR)

Регламентът създава проекта SESAR (изследване за единна европейска система за управление на въздушното движение (УВД)). SESAR има за цел да повиши ефективността на управление на въздушното движение (УВД) чрез модернизиране и хармонизиране на системите за УВД в Европа чрез дефиниране, разработване, валидиране и разгръщане на иновативни технологични и оперативни решения за УВД.

Съвместното предприятие за SESAR (СП) е публично-частно партньорство, което отговаря за етапа на разработване на проекта SESAR. То беше учредено през 2007 г. от Европейския съюз и от Евроконтрол, европейската организация за безопасност на авионавигацията.

- ❖ Регламент (ЕО) № 300/2008 относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване

Регламентът определя общи правила и основни стандарти относно въздухоплавателната сигурност и процедурите за следене на прилагането им. Прилага се за всички граждански летища в ЕС, както и за въздушни превозвачи и образувания, предоставящи стоки или услуги във или посредством тези летища.

Основни общи стандарти за защита на гражданското въздухоплаване, очертани от регламента:

- проверка на пътници и ръчен багаж, за да се спре внасянето на забранени предмети, като оръжия и експлозиви, на борда на въздухоплавателно средство;
- регистрираният багаж (багажът, който пасажерите чекират) също е обект на проверка преди товарене;
- сигурност на летището (например контролиран достъп до различни зони на летищата, проверка на персонала, проверка на превозни средства, както и наблюдение и патрулиране, за да се предотврати неразрешения достъп на хора до тези зони);
- защита и проверки на сигурността на въздухоплавателните средства или претърсвания преди излитане, за да се гарантира, че на борда няма забранени предмети;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- контрол по сигурността на товара и пощата преди товарене на въздухоплавателно средство;
- контрол по сигурността на стоките, предназначени за летищата (например стоки, предназначени за продажба в безмитни магазини и ресторанти) и стоки, предназначени за полета (например храна и напитки за пасажери);
- назначаване и обучение на персонал;
- функциониране на оборудването за сигурност (например дали оборудването, използвано за проверка и контрол на достъпа, съответства на определените спецификации и дали е в състояние да извършва съответния контрол за сигурност).

Регламентът установява задължения на държавите от ЕС и на летищата и операторите във връзка с гарантиране сигурността на гражданското въздухоплаване:

- да определят един орган, който да отговаря за въздухоплавателната сигурност;
- да създадат национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, за да се определят отговорностите за прилагането на общи основни стандарти;
- да създадат национална програма за контрол на качеството за проверка на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване;

Летищата, въздушните превозвачи и образуванията трябва:

- да определят и реализират програма за сигурност;
- да осигурят вътрешен контрол на качеството.

Предвидено е Комисията да извършва проверки на националните органи, включително инспекции на летищата, въздушните превозвачи и образуванията (без предварително уведомление). Всички недостатъци трябва да бъдат отстранени от националния орган. Националните органи отговарят за първичния контрол на качеството и правоприлагането и, следователно, трябва да извършват одити и инспекции, обхващащи всички летища, въздушни превозвачи и образувания

#### ❖ Регламент (ЕО) №1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в ЕС

С Регламента се определят общи правила за извършването на въздухоплавателни услуги в ЕС, включително за лицензирането на въздушните превозвачи от ЕС и за прозрачността при ценообразуването. Регламентът предвижда:

- Въздушните превозвачи да са свободни да определят цената на своите въздухоплавателни услуги на територията на ЕС.
- Крайната цена на въздухоплавателната услуга, заедно с реда и условията на превоза да се публикува и тя трябва да включва всички данъци, летищни такси и допълнителни такси, които няма как да бъдат избегнати и които могат да се предвидят към момента на публикуването. Освен това въздушните превозвачи трябва да представят разбивка на всички тези неизбежни и предвидими елементи, които съставляват крайната цена.
- Незадължителните ценови добавки трябва да се съобщят по ясен, прозрачен и недвусмислен начин в началото на всеки процес на резервация, като приемането трябва да става въз основа на „възможност за избор“.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- Забранена е ценова дискриминация по отношение на гражданството или мястото на пребиваване на клиента и по отношение на мястото на установяване на представителя на въздушния превозвач или друго продаващо билети лице.
- Държавите от ЕС трябва да следят за спазването на правилата за ценообразуване; санкциите за нарушения трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.
- ❖ Регламент (ЕО) №261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета (2004R0261) от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91.

С регламента се признават правата на пътниците в следните случаи:

- при отказан достъп на борда против тяхната воля;
- при отмяна на полета;
- при закъснение на полета.

Регламентът не се прилага за пътници, пътуващи безплатно или при намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти.

Когато опериращ въздушен превозвач по разумни причини има вероятност да откаже достъп на борда за даден полет, той първо следва да апелира към доброволци да се откажат от техните резервации в замяна на някои компенсации. Ако броят на тези доброволци е недостатъчен, за да се позволи достъп на борда, въздушният превозвач може да откаже достъп на борда на пътниците против тяхната воля, като ги компенсира.

Въздушните превозвачи дават приоритет на превозването на лица с намалена подвижност и на всички придружаващи ги лица.

В случай на отменен полет или на отказан достъп на борда за даден полет, засегнатите пътници имат право на:

- възстановяване на пълната стойност на цената на билета в срок до седем дни или на обратен полет до първоначалния пункт на излитане; на премаршрутиране до техния краен пункт;
- грижа (храни и освежаващи напитки, настаняване в хотел, превоз между летището и мястото за настаняване, две безплатни телефонни обаждания или да изпратят две телекс или факс съобщения, или две електронни съобщения);
- обезщетение, възлизащо на:

250 EUR за всички полети до 1 500 километра,

400 EUR за всички полети на територията на ЕС над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра,

600 EUR за всички други полети.

По отношение на закъсненията, Регламентът въвежда тристепенна система:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- големи закъснения (два или повече часа в зависимост от разстоянието на полета) — във всички случаи на пътниците се предлагат храна и освежаващи напитки, както и две безплатни телефонни обаждания, две телекс или факс съобщения, или две електронни съобщения;
- часът на излитане е предвиден за следващия ден — на пътниците се предлага настаняване в хотел, превоз до мястото на настаняване и обратно до летището;
- закъснението е минимум 5 часа — пътниците могат да избират между възстановяване на пълната стойност на билета заедно със, ако е уместно, обратен полет до първоначалния пункт на излитане.

Ако въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-ниска класа от тази, за която е купен билетът, той в рамките на седем дни възстановява на пътника:

- 30 % от цената на билета за всички полети до 1500 километра;
- 50 % от цената на билета за всички полети на територията на ЕС за над 1500 километра, освен полети между държавите от ЕС и френските отвъдморски департаменти, и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;
- 75 % от цената на билета за всички други полети, включително полети между държавите от ЕС и френските отвъдморски департаменти.
- ❖ Регламент (ЕО) 1358/2003 на Комисията (2003R1358) от 31 юли 2003 г. относно прилагането на Регламент (ЕО) № 437/2003 на Европейския парламент и на Съвета относно статистическите данни по отношение на превоза на пътници, товари и поща по въздух и за изменение на приложения I и II към него (текст, отнасящ се за ЕИП)
- ❖ Регламент (ЕО) № 546/2005 на Комисията от 8 април 2005 г. за адаптиране на Регламент (ЕО) № 437/2003 на Европейския парламент и на Съвета относно разпределянето на кодовете на отчитащите се държави и за изменение на Регламент (ЕО) № 1358/2003 на Комисията относно актуализиране списъка с летища на Общността Текст от значение за ЕИП.
- ❖ Регламент (ЕО) № 1107/2006 Европейския Парламент и на Съвета от 05 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена мобилност при пътувания по въздух.
- ❖ Регламент (ЕО) №1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен)
- ❖ Регламент (ЕО) № 437/2003 на Европейския Парламент и на Съвета (2003R0437) от 27 февруари 2003 г. относно статистическите данни по отношение на превоза на пътници, товари и поща по въздуха
- ❖ Многостранно споразумение ЕСАА за установяване на Общоевропейско авиационно пространство
- ❖ Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси
- ❖ Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

### 9.1.3. Национално законодателство

Основният национален нормативен акт, който урежда обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му е Законът за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), Обн., ДВ, бр. 94 от 1.12.1972 г., изм. и доп., бр. 30 от 13.04.1990 г., бр. 16 от 21.02.1997 г., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1999 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., в сила от 6.04.2001 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., изм. и доп., бр. 52 от 18.06.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 37 от 5.05.2006 г., бр. 105 от 22.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 10 от 30.01.2007 г., в сила от 30.01.2007 г., доп., бр. 41 от 22.05.2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., изм. и доп., бр. 66 от 25.07.2008 г., в сила от 25.07.2008 г., изм., бр. 67 от 29.07.2008 г., бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., изм. и доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., бр. 82 от 16.10.2009 г., изм., бр. 102 от 22.12.2009 г., в сила от 22.12.2009 г., изм. и доп., бр. 63 от 13.08.2010 г., доп., бр. 73 от 17.09.2010 г., в сила от 17.09.2010 г., бр. 94 от 30.11.2010 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 41 от 31.05.2011 г., бр. 81 от 18.10.2011 г., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., изм., бр. 82 от 26.10.2012 г., в сила от 26.11.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., бр. 12 от 11.02.2014 г., бр. 53 от 27.06.2014 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., изм. и доп., бр. 28 от 17.04.2015 г., бр. 89 от 17.11.2015 г., доп., бр. 15 от 23.02.2016 г.

Съгласно ЗГВ „гражданско въздухоплаване“ е всяко въздухоплаване, извършвано с гражданско въздухоплавателно средство и предназначено за:

- превоз на пътници, багажи, товари и поща по въздуха;
- обслужване на селското, горското и други отрасли на стопанството;
- геоложки, географски и други научни изследвания;
- оказване на спешна медицинска помощ;
- културно-просветни нужди, фотографиране и реклама;
- борба с пожари, наводнения и други бедствия;
- обучение, спорт и др.

Приложимите подзаконовни нормативни актове са описани подробно в приложената към анализа нормативната справка.

- Национални стратегически документи, свързани с развитието на въздушния транспорт

#### Транспортна стратегия на България до 2020 г.:

На 30.10.2007 г. е представена политиката за въздушен транспорт на ЕС „Да летим заедно“, в която са набелязани насоките и целите за развитие на въздушния транспорт. Целите са свързани с укрепване на вътрешния пазар за въздухоплавателни услуги, разширяването му към съседните страни и ключови за ЕС партньори, както и осигуряване на устойчивото му развитие.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Вътрешният пазар за въздухоплавателни услуги премахва всички търговски ограничения за авиокомпаниите, които оперират в ЕС. Сега въздушните превозвачи от Общността могат да оперират по всеки маршрут в нейните рамки. Ползите от новите маршрути, увеличените възможности за избор, понижените цени и повишеното качество на услугата са както за потребителите, така и за летищата, авиокомпаниите и техните служители.

Стремешът на Комисията е ползите от вътрешния пазар да се пренесат извън него, като във външната политика на ЕС се следва подходът на регулираната конкуренция.

#### Комисията смята да постигне това чрез сключване на три типа споразумения:

- Многостранни споразумения със съседни страни (тип „Общоевропейско авиационно пространство”);
- Изменение на съществуващи двустранни споразумения на страните-членки с трети страни, с цел осигуряване на равен достъп на всички превозвачи на Общността до пазари в трети страни (т.нар. „хоризонтални” споразумения). Преговорите могат да се водят както от Комисията, така и от националните власти;
- Сключване на глобални споразумения за въздушен транспорт от Комисията (тип „Отворено небе”) с държави, считани за стратегически партньори на ЕС. Такива са САЩ, Канада, Австралия, Нова Зеландия, Китай и Индия. Целта на глобалните споразумения е да премахнат бариерите пред увеличаване на пазарите на общностните превозвачи и насърчат развитието на въздухоплавателните услуги между териториите на съответната страна и ЕС.

С цел осигуряване на устойчив ръст на въздушния трафик над Европа в следващите 30 години, през 2004 г. Европейската комисия въведе в изпълнение проекта „Единно европейско небе”. Акцентът се измества от националните граници и суверенитет на въздушното пространство към структурата на Общоевропейския въздушен трафик, като се отчитат екологичните, икономическите и социалните ефекти на авиацията.

Тъй като редица задачи от определените в проекта от 2004 г. законодателни мерки не са постигнати, през 2008 г. Европейският парламент одобри втори законодателен пакет (т.нар. SES II пакет), в който са заложили цели, насочени към определяне на срокове за изпълнение на задачите, укрепване на мрежовите функции в управлението на въздушното движение, разширение на компетенциите на Европейската агенция за авиационна безопасност и др. Проектът трябва да доведе до повишаване безопасността и ефективността на полетите за следващите 30 години и да намали отрицателното въздействие на авиацията върху промените в климата.

#### За постигането на тези цели Комисията въведе програма „SESAR”, която е насочена към:

- Намаляване на разходите за управление на въздушното движение с 50%;
- Намаляване на емисиите въглероден диоксид по време на полет с 10%;
- Утвърждаване на капацитета на системата за управление на въздушното движение
- Повишаване на безопасността на полетите.

Програмата се реализира на три етапа: определяне на плановете за създаване на новите системи за управление на въздушното движение (приключил през 2008 г. с разработването на Генерален план за управление на въздушното движение в Европа); разработване на необходимите технологични системи и компоненти (до 2013 г.); реализация на системата (до 2020 г.) и изграждане на нова инфраструктура в широк европейски мащаб, включващ и

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

страните-партньори на проекта.

В стратегията се посочва, че в разглеждания времеви хоризонт – до 2020 г., предизвикателствата пред въздушния транспорт са по-малко, отколкото за другите видове транспорт и са по-лесно преодолими. След присъединяването на страната ни към ЕС, въздушните пътнически пазари показват високи темпове на растеж, свързани с развитието на бизнеса и туристическата индустрия.

## 9.2. ИНФРАСТРУКТУРА

### 9.2.1. Собственост

Гражданските летища са публична и частна собственост.

Земите, върху които се намират съоръженията за навигация и управление на въздушното движение, които обслужват полети, свързани с международен и вътрешен обществен превоз, и технологично необходимите им терени са публична държавна собственост или частна собственост.

На гражданските летища се осигуряват обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване.

По своя вид гражданските летища са:

- летища за обществено ползване - за обслужване на международни и вътрешни превози, за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство и други услуги, срещу заплащане;
- летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки;
- технологични - използвани само за нуждите на собственика, без заплащане.

Министерският съвет, по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя гражданските летища за обществено ползване в Република България, както и онези от тях, които обслужват международни превози.

### 9.2.2. Изграждане

Изграждането на летища се осъществява с публични средства (държавата или община) или по инициатива на частни лица. Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които експлоатират или имат инвестиционна инициатива за изграждане или разширение на гражданско летище за обществено ползване, извън случаите на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост или общинска собственост, подават заявление пред Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласува проектите за изграждане, разширяване или реконструкция на граждански летища и съоръжения за навигация.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

### 9.2.3. Ползване

Гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват от летищни оператори - търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на този закон, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала.

Едноличните търговски дружества с държавно имущество ползват гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост без концесия. Условията и редът за ползването на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост, от еднолични търговски дружества с държавно участие в капитала се определят с договор, сключен между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и едноличното търговско дружество.

Гражданските летища за обществено ползване, които не са държавна или общинска собственост, се ползват от летищни оператори - търговци, при условията и по реда на ЗГВ.

Наредба №20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 15.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 49 от 19.06.2007 г., бр. 38 от 18.05.2012 г., доп., бр. 26 от 7.04.2015 г. определя условията и редът за издаване на удостоверение за експлоатационна годност на граждански летища, летателни площадки и на системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства (ВС), товарене и разтоварване на багажи и товари (включително и поща). Удостоверението за експлоатационна годност на летище или летателна площадка, удостоверява, че съответният обект отговаря на определените стандарти, условия и изисквания.

### 9.2.4. Управление и поддръжка

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" удостоверява експлоатационната годност на гражданските летища, летателните площадки и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. За тези обекти, които отговарят на определените стандарти, условия и изисквания, се издава удостоверение за експлоатационна годност.

Условията и редът за удостоверяване годността на летищата, летателните площадки, системите и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари, както и изискванията към тези обекти, се определят с Наредба № 141 от 27.03.2002 г. за удостоверяване експлоатационната годност на навигационни съоръжения за въздушна навигация и кацане, Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 35 от 5.04.2002 г., изм. и доп., бр. 70 от 29.08.2006 г., бр. 29 от 10.04.2012 г., в сила от 19.04.2012 г.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да ограничи или да забрани експлоатацията на летища и летателни площадки, които не отговарят на изискванията за безопасност на полетите.

Дейностите по управление и експлоатация на летища за обществено ползване и на летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за летищен оператор.

Летищният оператор е длъжен:

- да осигури достъп при равни условия на всяко въздухоплавателно средство, получило разрешение за извършване на полет.
- да приема и обслужва въздухоплавателни средства, търпящи бедствия, и държавни въздухоплавателни средства.

#### **9.2.5. Такси и тарифи. финансиране**

ГДГВА е националният независим надзорен орган по смисъла на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.).

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" разработва и предлага за утвърждаване от Министерския съвет с наредба по чл. 122, ал. 1 от ЗГВ методика за определяне размера на летищните такси по видове, като методиката се основава на принципите на разходоориентираност, прозрачност и равнопоставеност на ползвателите на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България.

Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България е Приета с ПМС № 280 от 23.12.1998 г., обн., ДВ, бр. 2 от 8.01.1999 г., в сила от 1.01.1999 г., на основание чл.122 от ЗГВ.

С наредбата се определят редът, размерът и случаите, в които се събират такси за:

- използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България;
- за летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или за летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България.

В летищата за обществено ползване се събират летищни такси за:

- кацане на въздухоплавателните средства;
- паркиране;
- пътници;
- ползване на пътнически ръкав;
- сигурност;
- шум (екологична).

Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" събира следните такси:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- такси за аеронавигационно обслужване и използване на навигационни средства на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" в зоните и районите на летищата;
- пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" събира такси за административно обслужване и извършване на процедури за:

- издаване на удостоверения на летища и летателни площадки;
- издаване на лицензи за летищни оператори и оператори по наземно обслужване;
- издаване на свидетелства на авиационен персонал и сертификати на персонал по сигурността;
- издаване на лицензи за извършване на техническо обслужване или ремонт на авиационна техника;
- издаване на лицензи на лаборатории за обективен контрол;
- издаване на удостоверения за летателна годност на въздухоплавателно средство;
- издаване на удостоверения за летателната годност на авиационно оборудване;
- издаване на свидетелства за авиационни учебни центрове;
- издаване на свидетелства на авиационни оператори;
- регистриране на въздухоплавателни средства или вписване на промени в гражданския регистър на въздухоплавателните средства и издаване на удостоверения за регистрация;
- издаване на справки, свързани с въздухоплаването, с изключение на тези, издавани за нуждите на органите на държавната администрация;
- издаване на удостоверения за експлоатационна годност на визуалните аеронавигационни средства;
- издаване на удостоверения за експлоатационна годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателните средства, товаренето и разтоварването на багажи, товари и поща;
- издаване на постоянни пропуски до зоните за сигурност на гражданските летища за обществено ползване и идентификационни карти на служители и моторни превозни средства;
- издаване на лиценз за въздушен превозвач;
- издаване на удостоверения за авиационен шум на въздухоплавателно средство;
- издаване на удостоверения за газови емисии на авиационните двигатели;
- издаване на удостоверения за летателна годност на новопроизведени въздухоплавателни средства или новопроизведена авиационна техника;
- издаване на експортни удостоверения за летателна годност;
- издаване на удостоверения за летателна годност на съответния тип въздухоплавателно средство;
- издаване на свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване;
- признаване на лицензите, свидетелствата и удостоверенията чрез издаване на документ за признаване;
- заверка или изменение на лицензи, удостоверения и свидетелства;
- изменение и допълнение на летателна и техническа документация;
- издаване на разрешение за извършване на полет;
- съгласувателни становища;
- издаване на удостоверение за авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Летищните такси за гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се събират:

- от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", ако друго не е предвидено в този закон, в концесионен договор или в международен договор, ратифициран, обнародван и влязъл в сила за Република България;
- от концесионера - при условия и по ред, определени в концесионния договор в съответствие с решението на Министерския съвет за предоставяне на концесия, когато за гражданското летище за обществено ползване е предоставена концесия;
- в случаите на международен договор, ратифициран, обнародван и влязъл в сила за Република България - при условията, определени в него;
- от летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България.

Дейността на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" се финансира от:

- таксите по чл. 120, ал. 2 от ЗГВ;
- средства по кредитни договори;
- лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;
- помощи, дарения, обучение и квалификация;
- услугите по чл. 53, ал. 3 от ЗГВ.

Набраните средства се разходват за:

- издръжка на дейността на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение", като средствата за работна заплата се формират в проценти от събраните такси за извършените аеронавигационни услуги;
- придобиване на дълготрайни активи;
- извършване на разходи за капитално строителство и за техническо осигуряване, свързани с интегриране и хармонизиране на националната система за обслужване на въздушното движение с европейската система и с други международни конвенции, по които Република България е страна;
- дейности по търсенето и спасяването;
- погасяване на кредити;
- изпълнение на програми за подготовка, поддържане и повишаване на професионалната квалификация и рехабилитационни и профилактично оздравителни мероприятия за персонала на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение";
- изпълнение на програми и задължения по международни договори в областта на въздушното движение, по които Република България е страна;
- разходи за управление на собствеността по чл. 53, ал. 5 от ЗГВ;
- заплащане таксите по чл. 120, ал. 4 от ЗГВ;
- заплащане на премии по застраховки "Гражданска отговорност" към трети лица.

#### 9.2.6. Достъп на лица с намалена подвижност

Правата на хората с увреждания и на хората с намалена подвижност при пътуване с въздушен транспорт са регламентирани с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006. Регламентът изисква всяка държава-членка на ЕС следва

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

да определи национален орган отговорен за прилагането на Регламента на територията на съответната страна-членка. За територията на Република България ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е определена като Национален орган по прилагане на Регламент 1107/2006.

Европейският Регламент определя следните права на хората с увреждания и на хората с намалена подвижност:

#### Равни права за пътуване по въздух на хората с намалена подвижност:

Въздушен превозвач или негов агент или туроператор не могат да отказват, въз основа на увреждане или намалена подвижност на пътника, да направят резервация или да откажат достъп до борда на въздухоплавателното средство за полети заминаващи от летище на Европейския съюз (ЕС). Изключения могат да бъдат направени само от съображения за сигурност разрешени от закона. Целта на тази разпоредба е да се предотвратят случаите на преднамерени и непреднамерени прояви на дискриминация.

#### Оказване на безплатна помощ на всички летища на територията на ЕС

Летищата следва да предоставят помощ на хората с намалена подвижност съобразно техните специфични потребности. Пътникът следва да информира въздушния превозвач или туроператора за необходимостта от оказване на помощ най-малко 48 часа преди обявеното време за заминаване. Управителният орган на летището е отговорен за осигуряването на съответната помощ в рамките на летището. Помощта следва да бъде осигурена не само на терминалите, но и извън тях т.е. на паркинга и на спирките на обществения транспорт в рамките на територията на терминалите.

#### Помощ на борда

Въздушните превозвачи следва да предоставят безплатно точния вид помощ за полети заминаващи от летища на територията на ЕС, като превоз на инвалидни колички или кучета водачи.

Предвидено е помощта да се предоставя безплатно за пътници:

- Чиято подвижност е намалена поради физическо или умствено увреждане,
- Които имат намалено зрение или слух,
- Които имат временно намалена подвижност,
- Които са възрастни, или
- Които по някаква друга причина имат необходимост от предоставяне на помощ.

Установените с регламента правила се прилагат:

- за всички полети (редовни, чартърни, нискотарифни) заминаващи от или транзитни през летище на територията на Европейския съюз;
- за всички полети (редовни, чартърни, нискотарифни) заминаващи от летище извън ЕС и пристигащи на летище на територията на ЕС, когато полетът се изпълнява от въздушен превозвач на Европейската общност.

Правилата не се прилагат за полети заминаващи от летище извън територията на ЕС и пристигащи в страна извън ЕС, изпълнявани от въздушни превозвачи, които не са от

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

европейския съюз. В тези случаи се прилагат и важат мерките за безопасност разписани в националното законодателство и съобразно законодателството въз основа на което е сключен договора за превоз.

#### **9.2.7. Институционална рамка (административно управление)**

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира гражданското въздухоплаване и гражданските въздухоплавателни средства и съоръжения на територията на Република България.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява правомощията си чрез Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГДГВА). Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията със седалище в София.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията с правилник определя структурата, дейността и функциите на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

ГДГВА е компетентният орган по прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ, L 79/1 от 19 март 2008 г.) и правилата за неговото изпълнение.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира гражданското въздухоплаване, като:

- организира участието на Република България в международните организации по въздухоплаване, член на които е Република България;
- организира и координира използването на въздушното пространство за нуждите на гражданското въздухоплаване;
- съгласува издаването на разрешения за изграждане на обекти от инфраструктурата на въздухоплаването;
- определя норми, правила и процедури в областта на гражданското въздухоплаване, включително условията и реда за превоз на опасни товари;
- определя с наредби условията и реда за издаване, изменяне, ограничаване, спиране и отнемане на удостоверения, свидетелства, одобрения, разрешения и лицензи по този закон;
- определя условията за водене на съответните регистри и базата данни за освидетелстваните обекти и лица;
- ръководи управлението на летища за обществено ползване, когато не са отдадени на концесия;
- издава наредба за общите правила за обезщетяване и оказване съдействие на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателното средство и при отменяне или забавяне на полет;
- определя с наредби изискванията относно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози, както и общите правила за въвеждане и използване на компютризираните системи за резервации;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- осъществява и други правомощия, определени със закон или с международен договор, страна по който е Република България;
- утвърждава инвестиционните програми на юридическите лица, ползващи средства от таксите по чл. 120 от ЗГВ;
- издава наредба за работното време на авиационния персонал, притежаващ свидетелства за правоспособност;
- издава наредби за въвеждане на изисквания за безопасност при управление на въздушното движение на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол);
- издава наредба за правилата за инспекция на перона на въздухоплавателни средства, които не са вписани в гражданския регистър на въздухоплавателните средства, излитащи и кацащи от летища на територията на Република България;
- издава наредба за правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване.

ГДГВА изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като:

- изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с международните договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна;
- контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателните площадки, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационните и други съоръжения, свързани с гражданското въздухоплаване на територията на страната, независимо от собствеността им;
- контролира спазването на този закон и на подзаконовите нормативни актове, като издава задължителни предписания в предвидените от закона случаи;
- прилага и развива Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване;
- контролира действията на физическите и на юридическите лица във връзка със сигурността и безопасността на гражданското въздухоплаване, включително по изпълнението на Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване, чрез прилагането на Националната програма за контрол на качеството за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване;
- контролира изпълнението на задълженията на летищните оператори и на въздушните превозвачи по Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт, в качеството ѝ на национален орган, отговарящ за изпълнението на този регламент;
- води предвидените от закона регистри;
- съгласува устройствените планове, включващи терени на летища, и инвестиционните проекти за изграждане на обекти в района на летищата и тяхната околност в обхвата на нормативно определените сервитутни зони и зоните на влияние, както и на въздушните трасета във връзка с осигуряване на сигурността и безопасността на въздухоплаването;
- разследва инциденти с въздухоплавателни средства в страната или разпорежда разследването да се извърши от въздушния превозвач, авиационния оператор,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

летищната администрация или ръководството на въздушното движение, имащи отношение към инцидента; след завършване на разследването уведомява за резултатите съответното специализирано звено;

- предлага за издаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на подзаконови актове в областта на гражданското въздухоплаване;
- осъществява координацията между ведомствата и юридическите лица в областта на въздухоплаването във връзка със сигурността и безопасността на полетите;
- поддържа единна база данни и издава идентификационни карти на летателните екипажи и пропуски на лица, които изпълняват служебните си задължения в зоните за сигурност, след като са преминали успешно цялостна проверка за надеждност, която се извършва от Държавна агенция "Национална сигурност", както и на моторни превозни средства - за достъп до зоните за сигурност на гражданските летища за обществено ползване;
- контролира прилагането на изискванията за опростяване на процедурите при обслужването на пътниците, обработката и обслужването на въздухоплавателни средства, багажи, товари и поща;
- контролира изпълнението от юридическите лица на функциите, поети като задължение от държавата по силата на международни договори и в съответствие с действащите стандарти, правила и категории за осигуряване на въздухоплаването;
- разпорежда задържане излитането на въздухоплавателни средства в предвидените от закона случаи;
- организира набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни бази данни;
- събира такси в предвидените от закона случаи;
- изпълнява и други функции, предвидени от закон.

Контролните функции на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" се осъществяват от инспектори по въздухоплаването, назначени със заповед на главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

#### Инспекторите по въздухоплаването имат право:

- на свободен достъп до контролираните от тях лица и обекти за извършване на проверки по сигурността и безопасността на въздухоплаването;
- на достъп до всички документи, свързани пряко или косвено с нарушение на този закон или на законодателството на държавите - членки на Европейския съюз, въвеждащи изискванията на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, независимо от формата на документа;
- да разпоредят на всяко лице да предостави сведения за нарушения по предходната точка, които са му известни;
- да изискват необходимите данни, сведения, обяснения, оперативна и друга информация от съответните длъжностни лица, включително за правоспособността на персонала, както и всяка друга информация, свързана със спазване на законодателството в областта на гражданското въздухоплаване;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- да съставят актове за административни нарушения по този закон;
- да дават задължителни писмени предписания за осигуряване спазването на нормативните актове в областта на въздухоплаването и гарантиране на сигурността и безопасността на гражданското въздухоплаване, с които предписват отстраняване в определен срок на установени нарушения, свързани с безопасността на полетите;
- да правят предложения за спиране, прекратяване, отнемане и ограничаване на правата по издадените лицензи, разрешения, свидетелства, удостоверения и одобрения.

За резултатите от проверките инспекторите съставят констативен протокол, към който прилагат събраните доказателства. Протоколът се предявява на проверяваното лице, което има право да даде обяснения и възражения в момента на връчването му.

ГДГВА контролира изпълнението на задълженията на въздушните превозвачи по Регламент (ЕО) № 261/2004, в качеството ѝ на национален орган, отговарящ за изпълнението на този регламент.

Въз основа на резултатите от проверките главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" налага административни наказания или прекратява, спира, отнема или ограничава правата, произтичащи от издадените лицензи, разрешения, свидетелства, удостоверения и одобрения.

Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" (ДП "РВД") е юридическо лице със седалище София, което притежава свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване и изпълнява държавни функции по предоставяне на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България.

Основният предмет на дейност на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" е:

- управление на въздушното движение за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство;
- планиране, осигуряване, внедряване, експлоатация и поддържане на съоръжения, системи и оборудване за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, метеорологично и аеронавигационно осигуряване на обслужваното въздушно движение и съпътстващата инфраструктура;
- комуникационно обслужване, навигационно обслужване и обслужване по обзора;
- метеорологично обслужване;
- аеронавигационно информационно обслужване;
- информационно обслужване на дейностите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства;
- управление на системата за безопасност на въздушното движение в рамките на предоставената му компетентност;
- изпълнение на задълженията на Република България, произтичащи от международни договори в областта на управлението на въздушното движение, по които Република България е страна;
- събиране на такси за аеронавигационно обслужване.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Органи на управление на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" са:

- министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- управителният съвет;
- генералният директор.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

- упражнява правата на собственост на държавата в Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" и провежда политиката на държавата в областта на организацията и контрола за използване на въздушното пространство, както и осигуряването на безопасността, ефективността и редовността на полетите;
- назначава и освобождава членовете на управителния съвет;
- назначава и освобождава генералния директор на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение", който по право е член на управителния съвет;
- разрешава участието на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" в търговски и граждански дружества;
- утвърждава правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение";
- утвърждава решенията на управителния съвет за участие на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" в международни организации;
- утвърждава програмата за развитие на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение".

#### 9.2.8. *Безопасност и сигурност*

Сигурността в гражданското въздухоплаване се постига чрез:

- издаване на нормативни и индивидуални административни актове, приемане на програми за сигурност, планове за действие при незаконна намеса и други актове на ръководителите на авиационните оператори, летищните оператори, операторите по наземно обслужване и от Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение";
- въвеждане на системи за физическа защита;
- определяне на зони за сигурност и на реда за пребиваване в тях;
- контрол и проверка на лица и вещи при влизане (излизане) във/от зоните за сигурност;
- подготвен персонал за изпълнение на задачи по сигурността.

Субектите, осигуряващи постигането на сигурността в гражданското въздухоплаване, съобразно функционалната си компетентност са:

- министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез прилагането и развиването на Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване;
- Съветът за сигурност на гражданското въздухоплаване;
- Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация";
- летищната администрация или летищните оператори, на които са възложени функциите на летищна администрация;
- Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение";
- авиационните оператори;
- операторите по наземно обслужване;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- съответните служби на Министерството на вътрешните работи;
- Агенция "Митници";
- съответната служба на Министерството на външните работи, пряко свързана с обезпечаването на сигурността в гражданското въздухоплаване;
- Държавна агенция "Национална сигурност";
- съответните структури на Министерството на отбраната, структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната и Българската армия, участващи в осъществяване на контрола, управлението и използването на националното въздушно пространство.

Летищната администрация осигурява равнището и стандартите при изпълнение на функциите, поети като задължение от държавата, свързани със сигурността на полетите и охраната на летището, като разработва, прилага и актуализира летищна програма за постигане на авиационната сигурност с конкретни организационни и технически мерки и процедури за сигурност, съответстващи на изискванията на нормативните актове и на Националната програма за сигурност.

Летищната програма за постигане на авиационна сигурност се утвърждава от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

#### Летищният оператор извършва:

- проверка за сигурност на пътниците, започващи пътуване от летището, трансферните пътници и транзитните пътници, техните ръчни и регистрирани багажи;
- проверка за сигурност на персонал, екипажи и моторни превозни средства за достъп до зоните за сигурност с ограничен достъп и критичните части;
- проверка за сигурност на товари и поща;
- проверка за сигурност на поща и материали на авиационните оператори;
- проверка за сигурност на доставки на стоки, предназначени за полета и летището;
- видеонаблюдение на зоните за сигурност с ограничен достъп, критичните части и други зони;
- контрол на достъпа и издава временни пропуски на лица и моторни превозни средства;
- охрана на въздухоплавателните средства на перона на летището.

На всяко летище се определят зони за сигурност, до които достъпът е ограничен.

Сигурността на борда на въздухоплавателното средство може да се осигурява и от служители по сигурността по време на полет, които са служители на авиационните оператори.

Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване, Издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн. ДВ, бр. 86 от 7.11.2012 г., изм. и доп., бр. 48 от 10.06.2014 г., изм., бр. 51 от 7.07.2015 г. определя стандартите, условията и изискванията към:

- данните, които се обявяват за летищата;
- физическите характеристики на летищата;
- ограничаването и отстраняването на препятствията;
- визуалните аеронавигационни средства на летищата;
- визуалните средства за обозначаване на препятствията;
- визуалните средства за обозначаване на зоните за ограничено използване;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- оборудването и инсталациите на летищата;
- аварийните и други служби на летището;
- ограничаване на въздействието на летището върху околната среда.

Наредбата предвижда и условия за управление на безопасността.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изготвя програма по безопасност с цел постигането на приемливо ниво на безопасност при дейностите на летищата. Указания за изготвяне на програми за безопасност и за определяне на приемливи нива на безопасност се съдържат в Наръчника за управление на безопасността (Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Съгласно програмата за безопасност на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" летищата, притежаващи удостоверение за експлоатационна годност, въвеждат система за управление на безопасността, одобрена от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", която да отговаря на изискванията за осигуряване поддържането на безопасността. Системата за управление на безопасността следва да:

- определя риска;
- осигурява коригиращи действия за поддържане на установеното ниво на безопасност;
- осигурява продължителен мониторинг (наблюдение) и постоянна оценка на постигнатото ниво на безопасност;
- цели създаване на постоянен напредък и подобряване на общото ниво на безопасност;
- съдържа стратегия за избягване на нерегламентирано навлизане на ПИК "Runway Incursion" с отчитане на трафика и условията на видимост;
- съдържа програма за обучение по Система за управление на безопасността (SMS), Човешкия фактор (Human Factor), включващи оценка на риска.

Финансирането на дейностите по осигуряване безопасността и сигурността на полетите и поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се осъществява чрез бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с изключение на случаите, когато в международен договор е предвидено друго или за гражданското летище за обществено ползване - публична държавна собственост е предоставена концесия и в концесионния договор в съответствие с решението на Министерския съвет за откриване на процедура за предоставяне на концесия е предвидено друго.

Дейностите се осигуряват финансово чрез:

- таксите по чл. 120, ал. 1 от ЗГВ, събирани от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", а в случаите, когато международен или концесионен договор предвижда друго - при условията, определени в договора;
- таксите по чл. 120, ал. 4 от ЗГВ;
- лихвите по депозити на собствени средства и по просрочени плащания.

Финансирането на дейностите по осигуряване на сигурността и безопасността на полетите, изграждането, поддържането, развитието и издръжката на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост, за които е предоставена концесия и на концесионера е предоставено правото да събира в своя полза изцяло или определена част от таксите по чл. 120, ал. 1 от ЗГВ, се извършва при условия и по ред, определени в концесионния

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

договор, в съответствие с решението на Министерския съвет за откриване на процедура за предоставяне на концесия.

Всички средства, отпускани от бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията по реда на тази глава за финансиране дейността по осигуряване и поддържане безопасността на полетите, както и събраните такси по чл. 120, ал. 4 от ЗГВ, не се облагат с данъци.

Местните държавни и общински органи в района на произшествието, а при произшествие в района на летището - ръководителят на летището, са длъжни да вземат незабавно всички възможни мерки за оказване помощ на екипажа и пътниците и за запазване на въздухоплавателното средство, неговия товар и доказателствата, свързани с произшествието, както и за охрана и ограничаване достъпа в района на произшествието.

Компетентните органи на Министерството на вътрешните работи провеждат аварийно-спасителни работи, свързани с авиационно произшествие по план, изготвен от:

- летищната администрация - за произшествия в района на летищата;
- летищната администрация съвместно с общините - за района с радиус 5 км от контролната точка на летището;
- Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" съвместно с компетентните органи на Министерството на вътрешните работи и общините - за произшествия извън радиус 5 км от контролната точка на летището.

Аварийно-спасителните работи на територията на летището и в район с радиус 5 км от контролната точка на летището се ръководят от летищен аварийен ситуационен център. Аварийно-спасителните работи във връзка с авиационно произшествие извън този район се ръководят от координационен център в Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

Лицата, участващи в аварийно-спасителните дейности в летищата, подлежат на обучение и периодични тренировки.

Редът, изискванията, отговорностите и задълженията, свързани с организиране на аварийно-спасителното и противопожарното и медицинското осигуряване на полетите в района на летищата се определят с Наредба №3 от 25.05.2009 г. за аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 44 от 12.06.2009 г., изм. и доп., бр. 51 от 7.07.2015 г.

С наредбата се определят отговорностите и задълженията, основните изисквания за аварийно-спасителното, противопожарното и медицинското осигуряване на полетите в района на гражданските летища и редът за извършване на аварийно-спасителни работи независимо от собствеността и ползването на летището.

Предмет на аварийно-спасителното осигуряване в летищата са:

- аварийните ситуации с въздухоплавателни средства (ВС), възникващи при:
  - авиационно произшествие на летището и в неговия район;
  - авиационен инцидент в полет;
  - авиационен инцидент на земята;
  - актове на незаконна намеса;
- аварийните ситуации, нямащи отношение към ВС, като:
  - пожар в района на летището;
  - актове на незаконна намеса;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- природни бедствия и крупни производствени аварии;
- произшествията, изискващи медицинска помощ.

Условията и редът, както и изискванията към системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция "Национална сигурност".

### 9.2.9. Околна среда

Наредба №16 от 14.01.1999 г. за авиационния шум и за газовите емисии на авиационните двигатели, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.1999 г., в сила от 1.03.1999 г., изм., бр. 24 от 5.03.2002 г., в сила от 5.03.2002 г., изм. и доп., бр. 6 от 19.01.2007 г. определя нормите за авиационен шум и за газови емисии на авиационните двигатели и изискванията за издаване и отнемане на удостоверения (свидетелства) за съответствие на въздухоплавателните средства и авиационните двигатели с тези норми (стандарти). Наредбата въвежда изискванията на Директива 89/629/ЕЕС, Директива № 92/14/ЕЕС във връзка с Регламент №991/2001ЕС, Директива 1999/28/ЕС и Директива № 98/20/ЕС.

Наредбата се прилага по отношение на:

- авиационния шум - към всички въздухоплавателни средства, с изключение на въздухоплавателните средства, конструирани специално за приложение в селското стопанство, за борба с пожари, за учебно-тренировъчни полети, за състезателни цели и фигурно пилотиране и за вертолети, конструирани за работа само с външно окачване.
- изпускането на гориво - към въздухоплавателни средства с газотурбинни двигатели, регистрирани в Република България, предназначени за полети само при дозвукови скорости.
- газовите емисии на авиационните двигатели - към турбореактивни и турбовентилаторни двигатели, монтирани на въздухоплавателни средства, регистрирани в Република България.

Не се допуска експлоатация на въздухоплавателни средства и авиационни двигатели, към които са приложими изискванията на наредбата, ако същите превишават нормите за авиационен шум и за газови емисии, предвидени в наредбата.

Съответствието на въздухоплавателните средства и на авиационните двигатели с нормите за авиационен шум и за газови емисии се удостоверява със свидетелство (удостоверение), издадено от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА") по реда на тази наредба.

Методиките на изпитания, методите на изчисляване и изискванията към измервателната апаратура трябва да съответстват на тези, описани в Приложение № 16 на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава свидетелство за авиационен шум на въздухоплавателните средства, ако удовлетворяват изискванията на наредбата.

Свидетелство за авиационен шум на въздухоплавателно средство се издава при наличието на свидетелство (удостоверение, сертификат) за шум за типа въздухоплавателно

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

средство, издадено от оторизирания сертифициращ орган на страната - производител на въздухоплавателното средство, или на друга страна - членка на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО).

### Стандарти за изпускане на гориво и за газови емисии

Преднамереното изпускане на течно гориво в атмосферата от дюзите на събирателните колектори на горивната система, явяващо се в резултат на спиране на двигателя след изпълнението на нормален полет или работа на земя, трябва да бъде предотвратено. Съответствието с това изискване се постига чрез подходяща конструкция на въздухоплавателното средство или на монтираните на него двигатели или на подходяща комбинация от конструктивни мерки по въздухоплавателното средство и неговите двигатели.

Нормите, предвидени в наредбата, са приложими за всички въздухоплавателни средства с газотурбинни двигатели, предназначени за осигуряване на полети само при дозвукови скорости, произведени след 18 февруари 1982 г.

### За сертифициране на самолетни двигатели се контролират следните емисии:

- димност;
- газови емисии - неизгорели въглеводороди (НС), въглероден окис (СО), азотни окиси (NO<sub>x</sub>).

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" признава удостоверения (сертификати) на въздухоплавателни средства по отношение предотвратяване умишлено изпускане на гориво, издадени от оторизирани сертифициращи органи на други страни - членки на ИКАО, при положение, че за сертифицирането са използвани изисквания, най-малко равностойни на предвидените в тази наредба.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" признава удостоверения (сертификати) на авиационни двигатели за газовите им емисии, издадени от оторизирани сертифициращи органи на други страни - членки на ИКАО, при положение, че за сертифицирането са използвани изисквания, най-малко равностойни на предвидените в тази наредба.

### **9.2.10. Интелигентни транспортни системи**

Интелигентните транспортни системи (ИТС) могат значително да допринесат за по-чиста, по-безопасна и по-ефективна транспортна система. Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт има за цел да се ускори разгръщането на тези иновативни транспортни технологии в цяла Европа. Тази директива е важен инструмент за координираното въвеждане на оперативно съвместими ИТС услуги в Европа.

Съгласно директивата, в рамките на седем години, всяка страна - членка трябва да приеме спецификации (т.е. функционални, технически, организационни разпоредби) в съответствие с оперативната съвместимост и непрекъснатост на ИТС решенията в целия ЕС.

Интелигентните транспортни системи (ИТС) обхващат широк диапазон от технически решения, предназначени за усъвършенстване на транспорта чрез подобряване на мобилността

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

и повишаване на безопасността в пътния трафик. Телематиката (комбинация от телекомуникации и информатика) използва модерни технологии за посрещане на транспортните нужди. Те могат да обхващат системи за засичане на инциденти, трафик сензори, приложения в областта на трафик планирането, управлението на трафика, безопасността и сигурността, и обслужването на крайните потребители, както и различни решения от индустрията, базирани на системите за електронно събиране на пътни такси.

Интелигентните транспортни системи и телематични решения спомагат за подобряване на безопасността по пътищата, подпомагат ефикасността в използването на съществуващата инфраструктура и допринасят за намаляване на екологичното замърсяване чрез контролиране на трафик потоците и управление на трафик обема. Тези системи прилагат напреднали технологии за събирането на повече и по-добри данни, за тяхното интелигентно анализиране и свързването им чрез по-ефективни мрежи. Резултатът са по-ефективни, по-ефикасни и по-насочени към гражданите в движение услуги.

По отношение на въздушния транспорт, авиационните приложения се простират в професионални услуги, като например въздушни системи за контрол на трафика, услуги за пътници, както и телефонни обаждания на борда на въздухоплаващото средство.

Изискванията на Директива 2010/40/ЕС в българското законодателство са въведени с Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, *Приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.*

### 9.3. ДОСТЪП ДО ПАЗАРА И ДО ПРОФЕСИЯТА

#### 9.3.1. Лицензионни режими

##### ❖ Лиценз за летищен оператор

В гражданските летища за обществено ползване, които не са публична държавна или общинска собственост, функциите на летищна администрация се упражняват от собственика на летището или от определено от него лице, което притежава лиценз за летищен оператор.

Дейностите по управление и експлоатация на граждански летища за обществено ползване и за летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки, се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за летищен оператор.

Условията и редът за издаване на лиценз се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Лицензът за летищен оператор удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Лиценз за летищен оператор се издава, при условие че:

- за летището е издадено удостоверение за експлоатационна годност;
- лицето е представило доказателства за финансова стабилност;
- персоналот на лицето има квалификация, професионален опит и стаж, необходими за извършването на дейността;
- организацията, техниката и технологиите осигуряват спазването на установените стандарти и процедури за осигуряване на безопасността и сигурността на полетите на съответното летище;
- лицето има утвърдено от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" ръководство за управление и експлоатация на съответното летище.

**❖ Лиценз за дейности по наземно обслужване**

Лиценз за дейности по наземно обслужване на граждански летища за обществено ползване и за летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване.

Лиценз за оператор по наземно обслужване или самообслужване се издава за всяка от следните дейности на съответното летище:

- наземно администриране и надзор;
- обслужване на пътници;
- обработка на багажи;
- обработка на товари и поща;
- перонно обслужване на въздухоплавателни средства;
- обслужване на въздухоплавателни средства;
- обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла;
- техническо обслужване на въздухоплавателни средства;
- полетни операции и администриране на екипажите;
- наземен транспорт;
- обслужване на бордния бюфет.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да:

- ограничи броя на операторите, извършващи наземно обслужване на трети лица и предоставящи една или повече дейности;
- предостави само на един оператор, извършващ наземно обслужване на трети лица, правото да извършва една или повече от дейностите;
- ограничи броя на самообслужващите се авиационни оператори, извършващи дейности;
- забрани самообслужването или да предостави правото на самообслужване само на един авиационен оператор за дейностите;
- определи броя на операторите, извършващи наземно обслужване на трети лица и предоставящи една или повече дейности;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- определи броя на въздушните оператори, извършващи самообслужване по една или повече дейности.

Независимо от пътничкооборота или товарооборота на летището и наложените ограничения летищният оператор извършва без конкурс дейностите по наземно обслужване, за които е получил лиценз за оператор по наземно обслужване.

Когато за определено летище са въведени ограничения по чл. 48д, ал. 5 или ал. 8, т. 1 и 2 от ЗГВ, се провежда конкурс за достъп до пазара на оператори по наземно обслужване. Конкурсът се провежда от летищния оператор или от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", когато дейността - предмет на конкурса, се извършва от летищния оператор или от лице, контролирано пряко или непряко от летищния оператор.

Условията на конкурса се обявяват публично най-малко в два ежедневника, един от които по местонахождението на летището, и в "Официален вестник" на Европейския съюз.

Летищният оператор или главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава решение за избор на оператор по наземно обслужване на спечелилия конкурс кандидат.

Когато спечелилият конкурса кандидат притежава лиценз за оператор по наземно обслужване за съответната дейност на летището, той получава достъп до пазара от влизането в сила на решението за избор. Когато спечелилият конкурса кандидат не притежава лиценз за оператор по наземно обслужване за съответната дейност, в 60-дневен срок от влизането в сила на решението за избор кандидатът предприема действия за получаване на лиценз по реда на този закон.

Когато спечелилият кандидат не предприеме действия за получаване на лиценз в 60-дневния срок или бъде постановен влязъл в сила отказ за получаване на лиценз, летищният оператор или главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава решение за избор на оператор по наземно обслужване на следващия класиран кандидат.

Летищните оператори предприемат или осигуряват предприемането на необходимите мерки и оказват помощ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на лица с увреждания или с ограничена подвижност с цел пътуване с въздушен транспорт.

Приложима по отношение лицензирането на летищните оператори и операторите по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване е Наредба №20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 15.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 49 от 19.06.2007 г., бр. 38 от 18.05.2012 г., доп., бр. 26 от 7.04.2015 г.

Лицензът за летищен оператор удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналят на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището. Лицензът за оператор по наземно обслужване или самообслужване удостоверява, че организацията,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари.

### ❖ Лиценз за въздушен превозвач

Наредба №22 от 21.07.1999 г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 69 от 3.08.1999 г., в сила от 7.10.1999 г., изм. и доп., бр. 7 от 24.01.2014 г. определя условията и правилата за разрешаване извършването на полети във въздушното пространство на Република България.

Полетите на въздухоплавателни средства в контролираното въздушно пространство на Република България, както и тези, които пресичат държавната граница, се извършват по полетен план.

Редовните международни въздушни превози до или от летища на територията на Република България подлежат на разрешителен режим.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя условията и правилата за разрешаване на полетите на въздухоплавателни средства.

Търговски въздушни превози се извършват от въздушни превозвачи, които отговарят на изискванията на ЗГВ. Българските въздушни превозвачи са търговци, регистрирани по Търговския закон или лица, създадени с акт на Министерския съвет, които притежават свидетелство за авиационен оператор и лиценз за въздушен превозвач.

Заявленията за издаване на лицензи, разрешения, свидетелства, удостоверения или одобрения се подават в Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" и се разглеждат в срок до 30 дни, освен ако в регламент на Европейския съюз е определен друг срок, както и в случаите по чл. 10, ал. 2 от ЗГВ. Когато кандидатът отговаря на изискванията, главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава съответния акт в 10-дневен срок след изтичането на срока за разглеждане, освен ако в регламент на Европейския съюз е определен друг срок.

Правата по издадените актове не подлежат на прехвърляне или преотстъпване.

### ❖ Други приложими режими

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него длъжностно лице издава:

- свидетелства за правоспособност на радиооператорите от въздушната подвижна радиослужба и въздушната подвижна спътникова радиослужба,
- разрешения за използване на радиостанции на въздухоплавателни обекти.

ГДГВА издава свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване на доставчика на аеронавигационно обслужване.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредба, с която определя условията и реда за издаване и отнемане на свидетелството за

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

извършване на аеронавигационно обслужване и изискванията към лицето, подало заявление за издаване на свидетелство.

Главният директор на ГДГВА издава удостоверения за експлоатационна годност на доставчика на аеронавигационно обслужване за използване на навигационните съоръжения за въздушна навигация, кацане и обзор при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Наредба №24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи, обн., ДВ, бр. 17 от 29.02.2000 г., в сила от 1.05.2000 г., изм. и доп., бр. 48 от 22.05.2001 г., в сила от 22.05.2001 г., изм., бр. 70 от 10.08.2001 г., в сила от 3.09.2001 г., доп., бр. 85 от 2.10.2001 г., в сила от 2.10.2001 г., изм., бр. 65 от 5.07.2002 г., в сила от 5.07.2002 г., изм. и доп., бр. 88 от 2.11.2007 г., изм., бр. 14 от 20.02.2009 г., бр. 38 от 22.05.2009 г., изм. и доп., бр. 36 от 11.05.2012 г. определя условията и реда за издаване на свидетелства за авиационни оператори, извършващи специализирани авиационни работи, и контрола върху въздухоплавателната дейност на български физически и юридически лица, експлоатиращи граждански въздухоплавателни средства (ВС). Годността на авиационния оператор за извършване на специализирани авиационни работи се удостоверява чрез свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи (CAO-CAP). Всеки притежател на CAO-CAP подлежи на контрол от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация". При констатирани нарушения или невъзможност за спазване на действащи норми, стандарти и правила в гражданското въздухоплаване произтичащите от свидетелството права се спират, ограничават или прекратяват изцяло или частично. Наредбата не се отнася до авиационни оператори, изпълняващи въздушен превоз на пътници или товари и поща, за превози на аеротаксита и спешна медицинска помощ.

По отношение на въздухоплавателните средства в ЗГВ е предвиден регистрационен режим. Въздухоплавателни средства, вписани в регистъра на гражданските въздухоплавателни средства на Република България, летят с национални и регистрационни опознавателни знаци на Република България.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредба за реда за определяне и нанасяне на регистрационните знаци.

#### ❖ **Достъп на чуждестранни оператори**

Чуждестранни авиационни оператори могат да извършват търговски операции с въздухоплавателно средство в страната по силата на международен договор, по който Република България е страна, а при липса на такъв договор - при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Превозът на пътници, багажи, товари и поща по редовни международни линии се извършва от български и чуждестранни въздушни превозвачи по силата на международни договори, страна по които е Република България.

Назначаването на български въздушен превозвач се извършва по силата на двустранни или многостранни международни договори.

Не се разрешава монополно положение на пазара на въздушен превозвач по линия за редовни въздушни превози, освен ако друго не е предвидено в международен договор, по който

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Република България е страна. Когато в международен договор има ограничения за броя български въздушни превозвачи, за честотите на експлоатация на линията или за предлагания капацитет, изборът се извършва от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията въз основа на конкурс или чрез възлагане, когато за участие в конкурса за дадена линия се е явил само един кандидат.

Условията и редът за провеждане на конкурс за достъп до пазара на въздушни превозвачи се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

#### ❖ Полети със специално предназначение

Полетите със специално предназначение се осъществяват от авиационен оператор - Авиоотряд 28 - юридическо лице – второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, чиято издръжка се формира от бюджетни средства и от приходи от собствена дейност. Разпоредбите на Закона за администрацията не се прилагат за Авиоотряд 28.

Полети със специално предназначение са полетите за превоз и обслужване на:

1. президента на Република България;
2. председателя на Народното събрание на Република България;
3. министър-председателя на Република България;
4. вицепрезидента на Република България;
5. чуждестранни и държавни ръководители, съответни по ранг на органите по т. 1, 2, 3

и 5;

6. лица, включени в състава на делегацията, придружаващите ги екипи, охрана и техните багажи - в случаите по т. 1 - 5.

#### 9.3.2. Изисквания към оператори и персонал

##### ❖ Изисквания към персонала

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя длъжностите, за изпълнение на които се изисква свидетелство за правоспособност.

Авиационен персонал са лицата, които притежават свидетелство за правоспособност. Към тях при изпълнение на полет се приравняват лицата, които са в процес на обучение за придобиване на правоспособност. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава свидетелства за правоспособност и води регистър на персонала при условия и по ред, определени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя:

- условията и реда за откриване на авиационни учебни центрове и изискванията, на които трябва да отговарят;
- изискванията и реда за издаване на свидетелства на преподавателите в авиационните учебни центрове и програмите за тяхната подготовка;
- списъка и квалификационните изисквания за съответните авиационни професии;
- изискванията към кандидатите за обучение в авиационните учебни центрове, програмите, по които се подготвят, условията и реда за провеждане на изпитите;
- условията и реда за признаване на свидетелства за правоспособност на членовете на екипажа на въздухоплавателно средство, издадени от държава - членка на Европейския

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

съюз, или от друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство;

- условията и реда за признаване на свидетелства за правоспособност на членовете на екипажа на въздухоплавателно средство, издадени от други държави.

Членовете на екипажа на въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, трябва да притежават свидетелства за правоспособност, издадени или признати за валидни от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация". С разрешение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията се допускат до работа в гражданското въздухоплаване и чужденци за срок не по-дълъг от една година. Граждани на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, се допускат до работа в гражданското въздухоплаване безсрочно и без да е необходимо разрешение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Длъжностите, непосредствено свързани с осигуряване на безопасността на полетите и поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, се заемат само от лица с висше образование, с изключение на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи, и авиационна квалификация и се определят по ред, установен от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Екипаж на въздухоплавателно средство е авиационният персонал, на който е възложено изпълнението на полета.

Съставът на длъжностите в екипажа се определя от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" в зависимост от типа на въздухоплавателното средство и от характера на полета. Полети при непълен екипаж са забранени.

Всяко гражданско въздухоплавателно средство при полет се ръководи от командир, който трябва да има специалност летец-пилот. Той отговаря за предполетната подготовка на екипажа и за извършването на полета в съответствие с установените правила за опазването на въздухоплавателното средство, на живота на намиращите се в него лица и на превозваните товари.

## ❖ Товарни превози

С Договора за превоз на товари по въздуха превозвачът се задължава срещу заплащане да превози със свое, с предоставено за ползване на лизинг или с наето въздухоплавателно средство до определено място товар, който товародателят му предава или ще му предаде, и да достави този товар на местоназначението. При приемането на товара превозвачът издава товарителница.

Неиздаването, нередовността или изгубването на товарителницата не влияят върху действителността на договора.

## ❖ Пътнически превози

С Договора за превоз на пътници по въздуха превозвачът се задължава да превози със свое или с наето, или предоставено за ползване на лизинг въздухоплавателно средство пътника и багажа му от едно място на друго срещу заплащане на превозна цена.

Договорът за превоз на пътници се доказва с пътнически билет, а предаването на багажа - с багажна квитанция. Ако билетът не е редовен, ако не е налице при пътуването или е загубен,



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

договорът е валиден и взаимоотношенията между превозвача и пътника се уреждат по правилата на този закон.

#### ❖ Полети с нетърговска цел

Полет с нетърговска цел е всеки полет, различен от полет за извършване на търговска операция с въздухоплавателно средство, включително спортни полети, полети за теглене на безмоторен самолет, полети за изпълнение на парашутни скокове и полети за обучение, когато се извършват без заплащане.

Организирането и провеждането на спортни мероприятия в областта на въздушните спортове, както и на публични авиационни мероприятия се осъществяват при създадени условия за безопасното извършване на посочените дейности, както и за безопасността на трети лица по ред и правила, разработени от организаторите и одобрени от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

## 9.4. ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

За гражданско въздухоплаване могат да се използват само въздухоплавателни средства, които отговарят на изискванията на ЗГВ.

Воздухоплавателното средство се допуска в експлоатация след преглед, регистрация и удостоверяване на летателната му годност.

Главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава удостоверение за летателната годност на въздухоплавателно средство, когато то отговаря на съответните норми и притежава типов сертификат или друг еквивалентен документ, издаден или признат от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), когато такива се изискват за въздухоплавателното средство.

В регистъра на гражданските въздухоплавателни средства на Република България се вписват въздухоплавателни средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 216/2008 или на националните норми за летателна годност, установени в националното законодателство.

Собственикът, лизингополучателят, а при търговски въздушен превоз - операторът, отговарят за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и на националните норми за летателна годност, установени в националното законодателство.

Гражданските въздухоплавателни средства се вписват в регистър на гражданските въздухоплавателни средства на Република България, който се води от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" при Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Вписването в регистъра и отписването от него се извършват по заявление на собственика, владелеца или държателя на въздухоплавателното средство. Заявлението трябва да бъде подадено в 30-дневен срок от датата на възникване на съответното основание.

#### ❖ Собственост върху въздухоплавателните средства

Прехвърлянето на правото на собственост, учредяването и прехвърлянето на вещни права и учредяването на вещни тежести върху въздухоплавателно средство се извършват в писмена форма. Тези сделки имат действие спрямо трети лица след вписването им в регистъра на гражданските въздухоплавателни средства.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Недействителен е договор за продажба или за отдаване под наем на въздухоплавателни средства - собственост на български лица, сключен в противоречие с международни договори или с решение на международна организация, приети от Република България.

Учредяването на залог върху въздухоплавателно средство има действие от датата на вписването в регистъра. При учредяване на два или повече залози върху едно и също въздухоплавателно средство редът на предпочтително удовлетворение се определя от датата на вписване на тежестта в регистъра на гражданските въздухоплавателни средства, а ако вписването е направено в един и същи ден, меродавен е поредният номер на вписването.

По отношение отдаването под наем на въздухоплавателните средства все още действаща е Наредба № 165 за отдаване под наем на граждански въздухоплавателни средства, Утвърдена с ПМС № 165 от 30.12.1975 г., обн., ДВ, бр. 4 от 13.01.1976 г., която определя реда, по който български граждански въздухоплавателни организации могат да отдават под наем въздухоплавателни средства в страната или в чужбина със или без екипаж.

#### ❖ **Собственост върху въздухоплавателните средства**

Вещни права върху въздухоплавателните средства се уреждат по закона на страната, където въздухоплавателното средство е вписано.

Формата и условията за действителност на договора за прехвърляне на собственост върху въздухоплавателно средство се определят от законите на страната, където се сключва договорът.

#### ❖ **Превозни средства**

Воздухоплавателните средства могат да бъдат предоставяни за ползване на лизинг въз основа на писмен договор в страната или в чужбина със или без екипаж след одобрение от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредба за условията и реда за предоставянето на въздухоплавателните средства за ползване на лизинг.

#### ❖ **Превози**

Български авиационни оператори извършват търговски операции с въздухоплавателно средство в страната и в чужбина на основата на търговски договор, а при липса на такъв договор - при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

#### ❖ **Производство и поддръжка на въздухоплавателни средства**

Производството или възстановяването на въздухоплавателни средства или на продукти, части и уреди за тях се извършва от физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, които притежават удостоверение.

Поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства се извършва от физически и юридически лица, получили право да извършват техническо обслужване и ремонт на авиационната техника.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

### ❖ Лицензиране

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда за издаване на свидетелствата и лицензите на лицата, които произвеждат или поддържат въздухоплавателни средства.

Лицензът за извършване на тези дейности се издава от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" по реда, предвиден в наредба на министъра.

Лицензът е личен и не подлежи на прехвърляне.

Лицензът за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника се издава на физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

Лицензът за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника е безсрочен.

За издаването на лиценз за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника се събират такси в размер, определен от Министерския съвет.

### ❖ Достъп на лица с намалена подвижност

Въздушните превозвачи осигуряват предприемането на необходимите мерки и оказват помощ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на лице с увреждане или с ограничена подвижност. Когато предприетите мерки и помощта, оказана на лицето с увреждане или с ограничена подвижност, не са съобразени с Регламент (ЕО) № 1107/2006, въздушният превозвач дължи обезщетение на лицето за причинените му вреди.

#### 9.4.1. Безопасност и сигурност

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е национален надзорен орган по отношение на безопасната и ефективна работа на доставчика на аеронавигационно обслужване. При изпълнение на функциите си националният надзорен орган е независим от доставчика на аеронавигационно обслужване.

Общите правила за сигурността в гражданското въздухоплаване се уреждат в Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ, L 97/72 от 9 април 2008 г.).

ЗГВ предвижда пътниците, екипажите, багажите, товарите, пощата и пратките да подлежат на контрол във връзка със сигурността и безопасността на полетите. Условията и редът за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване се определят чрез мерки и процедури, подробно описани в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване. Програмата се утвърждава от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" след съгласуване със съпредседателите на Съвета за сигурност в гражданското въздухоплаване.

#### ➤ Институционална рамка - Безопасност и сигурност

Специализираното звено за разследване на авиационни събития в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е на пряко подчинение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

#### Специализираното звено:

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- поддържа система за задължително и доброволно докладване на авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти;
- организира, участва и ръководи разследването във връзка с безопасността;
- съхранява документацията от разследванията и поддържа информационна база данни за авиационните събития;
- изготвя и разпространява годишен анализ и информационни бюлетини за авиационните събития;
- при разследване на авиационни събития анализира действията на физическите и на юридическите лица в областта на въздухоплаването и функционирането на обектите и съоръженията, свързани с конкретното събитие;
- събира и анализира данни за авиационната безопасност в съответствие с чл. 4, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ, L 295/35 от 12 ноември 2010 г.);
- има право да преотстъпи разследването или част от него на орган за разследване по безопасност на друга държава след предварително съгласуване с него.

Функциите на специализираното звено се осъществяват от инспектори по разследване.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е отговорният орган по сигурността на гражданското въздухоплаване в Република България, който координира дейността между физическите и юридическите лица за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване.

#### В изпълнение на своите задължения в този смисъл ГДГВА:

- ✓ разработва и предлага за утвърждаване от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация":
  - Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване,
  - Националната програма за контрол на качеството за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване,
  - Националната програма за обучение в областта на сигурността в гражданското въздухоплаване и
  - Националната програма за сертифициране на служители по сигурността, работещи на пунктове за проверка, след съгласуване със съпредседателите на Съвета за сигурност в гражданското въздухоплаване;
- ✓ разработва и предлага за съгласуване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи, министъра на финансите и председателя на Държавна агенция "Национална сигурност" план за действия при актове на незаконна намеса в гражданското въздухоплаване, който се приема с решение на Министерския съвет:
- контролира и съгласува плановете за действие при кризисни ситуации, предизвикани от акт на незаконна намеса в гражданското въздухоплаване;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- извършва оценка на анализа на риска от възникване на акт на незаконна намеса в гражданското въздухоплаване, набелязва и предлага конкретни действия;
- контролира функционирането на пропускателната система в летищата и другите обекти на гражданското въздухоплаване;
- координира с компетентните държавни органи вземането на решения и осигурява, когато това е целесъобразно, практически осъществими и установени в международен договор, по който Република България е страна, искания на други държави за прилагане на засилени мерки за сигурност по отношение на полети на чужди авиационни оператори;
- ✓ осъществява сътрудничество с други държави за обмен на информация за заплахи, насочени срещу гражданското въздухоплаване, включително след съгласуване с компетентните държавни органи при необходимост определя рисковите държави, до които се изпълняват полети от български авиационни оператори;
- ✓ извършва мониторинг и координира надзора по прилагането и изпълнението на Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване;
- ✓ издава сертификати на персонала на: а) летищния оператор, който извършва контрол за сигурност; б) оператора по наземно обслужване, който извършва контрол за сигурност на товари и поща.

#### ❖ Задължения, свързани с ползването и поддръжката

Физическите и юридическите лица, които експлоатират въздухоплавателни средства, ръководят летища или обслужват въздушното движение във връзка с осъществяване на гражданското въздухоплаване, предоставят на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията статистическа информация, свързана с дейността им, при условия и по ред, определени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Съгласно ЗГВ, Република България има пълен, изключителен и неотменим суверенитет върху въздушното пространство над своята територия, включително над вътрешните и териториалните ѝ води. Организацията и контролът за използване на гражданското въздушно пространство, както и ръководството и контролът на въздухоплаването в обслужваното въздушно пространство на Република България се осъществяват по ред, определен от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Гражданско въздухоплаване е всяко въздухоплаване, извършвано с гражданско въздухоплавателно средство и предназначено за:

- превоз на пътници, багажи, товари и поща по въздуха;
- обслужване на селското, горското и други отрасли на стопанството;
- геоложки, географски и други научни изследвания;
- оказване на спешна медицинска помощ;
- културно-просветни нужди, фотографиране и реклама;
- борба с пожари, наводнения и други бедствия;
- обучение, спорт и др.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Градски въздухоплавателни средства са всички въздухоплавателни средства с изключение на държавните.

На борда на въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, се прилагат българските закони освен в случаите, когато в ратифициран, обнародван и влязъл в сила международен договор е предвидено друго.

#### 9.4.2. Околна среда

Воздухоплавателните средства подлежат на проверка за удостоверяване на съответствието им с норми за летателна годност, за авиационен шум и за газови емисии на авиационните двигатели, определени в Република България.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава:

- наредба за условията и реда за сертифициране на въздухоплавателни средства и свързаните с тях продукти, части и уреди, както и за одобряване на лицата, които ги проектират и/или произвеждат.
- наредба, с която определя изискванията за формиране на летателната годност на новопроизведени въздухоплавателни средства, за поддържане и удостоверяване на летателната годност на въздухоплавателни средства и свързаните с тях продукти, части и уреди.
- наредба за условията и реда за издаване на удостоверения за авиационен шум и газови емисии на авиационните двигатели.

В изпълнение на задълженията на министъра, установени в ЗГВ е издадена Наредба № 30 от 10.11.2006 г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в Република България, обн., ДВ, бр. 95 от 24.11.2006 г.

С Наредбата се определят:

- оперативните ограничения при експлоатацията на граждански летища за обществено ползване за намаляване вредното въздействие на шума;
- оперативните ограничения за защита от шума, съобразени с изискванията за равен достъп до пазара на въздушните превозвачи;
- мерките за насърчаване развитието на летищната инфраструктура в съответствие с хармоничното развитие на околната среда;
- мерките за намаляване на негативното шумово въздействие от въздухоплавателни средства на летища със специфични шумови проблеми;
- оценката на шумовото въздействие на дадено летище с оглед предприемане на мерки за намаляването му;
- мерките за постигане на максимален екологичен ефект при икономически най-изгодна цена.

Наредбата въвежда изискванията на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 г. относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността.

Удостоверенията за летателна годност, за авиационен шум и за газови емисии на въздухоплавателно средство, регистрирано в страната, се отнемат, ако при преглед се установи,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

че не отговарят на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и на националните норми за летателна годност.

#### 9.4.3. *Интелигентни транспортни системи*

Чрез въвеждането на интелигентни транспортни системи се очаква:

- изграждането комуникационни мрежи и въвеждането на решения за обмен на информация в реално време, което е от изключителна важност за въздушния транспорт;
- постигане на по-добра интеграция за информиране на пътуващите за различните варианти за пътуване до съответната дестинация;
- свързване на съществуващите транспортни услуги с цел постигане на по-широко географско покритие и използване на различните видове транспорт на единния Европейски пазар за транспортни услуги;
- проучване на механизмите за консолидиране на ползвателите за развитие на кооперирани интелигентни транспортни системи.

### 9.5. ФИНАНСИРАНЕ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

#### 9.5.1. *Възможни източници на финансиране*

Една от възможностите за финансиране на дейности, свързани с въздушния транспорт е ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020". С Решение № ОПТТИ-1 от 01.09.2015 г. по ОПТТИ са открити осем процедури за директно предоставяне, включително: по Приоритетна ос 5: BG16M1OP001-5.001 „Техническа помощ“, с конкретни бенефициенти: ГДГВА и ДПРВД.

По Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“ за:

- Летища (TEN-T) е предвидена финансова подкрепа от ЕС в размер на 5 млн. евро;
- Интелигентни транспортни системи (включително въвеждане на управление на търсенето, системи за събиране на такси, ИТ системи за наблюдение, контрол и информиране) са предвидени 39 709 091 евро подкрепа от ЕС.

Като дейности, допустими за финансиране по приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“, По инвестиционен приоритет 7с „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност“ са посочени такива, свързани и с повишаване качеството на аеронавигационните данни и информация и подобряване на управлението на околната среда в областта на гражданското въздухоплаване.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Програма „Хоризонт 2020“ – Програма за научни изследвания и иновации също предоставя възможности за финансиране в областта на въздушния транспорт, като очакваните резултати от прилагане на мерките са:

- Развитие на технологии и методики за намаляване на разходите през целия експлоатационен срок, включително разходите и времето за сертифициране.
- Намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> с 75% и на шума с 65% до 2050 г..
- Постигане на 4-ри часова продължителност на пътуването от врата до врата за 90% от пътуванията с въздушен транспорт за Целия европейски съюз.
- Изследователска и иновационна дейност като част от по-широка пътна карта за безопасност съвместно с други програми.
- Технологии за производство на самолети при висока ефективност на използване на ресурсите и възможност за рециклиране.
- Постигане през 2050 г. на по-малко от 1 инцидент на 10 милиона излитания.
- Развитие на сферата за обучение на кадри за въздушния транспорт, съответстваща на новите предизвикателства и за по-активна професионална кариера.
- Осъществяване на обща платформа за комуникации, изследователска и иновационна дейност с Япония в областта на аеронавтиката.

Програмата визира преди всичко амбициозните цели на европейската авиационна индустрия като част от „Flightpath 2050“ („Траектория на полета 2050“). Акцентира се на публично-частното партньорство (ПЧП), като например „Clean Sky 2“ („Чисто небе 2“), „SESAR 2020“ с подкрепата на изследователски и иновативни дейности.

Програмата „Чисто небе 2“ е насочена преди всичко към намаляване негативното влияние върху околната среда, посредством внедряване и интегриране на нови технологии. Същевременно, „SESAR 2020“ разработва решения в областта на ефективното, от гледна точка на разходите, управление на въздушното движение.

Основни аспекти на специфичната програма са:

- Посрещане на социални и пазарни предизвикателства;
- Поддържане и разширяване на индустриалното лидерство;
- Защита на околната среда и икономия на ресурси;
- Постигане на сигурност и безопасност;
- Даване на приоритет на научните изследвания, обучението, както и на възможностите за изпитания.

Като цяло, постиженията на европейската авиация в областите експлоатация, организация, оперативна съвместимост, ръководство на въздушното движение, намаляване на негативното влияние върху околната среда, сигурността и безопасността ще намерят отражение върху глобалния пазар. Освен ПЧП, Програмата предвижда и международно сътрудничество при реализирането на проекти с партньори като САЩ, Канада, Русия, Япония, Китай, Бразилия, Австралия.

При база за сравнение 2000 г., през 2050 г. с постигане на дългосрочните цели се очаква 75% намаляване на въглеродните емисии /CO<sub>2</sub>/, 90% намаляване на азотните компоненти на

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

въздуха /NOx/, в резултат на въздушния транспорт. По същия начин се очаква делът на биогоривата във въздушния транспорт за същия период да се увеличи с 40%.

Международното сътрудничество се развива основно по следните направления:

- Съвместно интегрирано оценяване на влиянието върху околната среда, при същевременно отчитане на потребностите от препланиране на използване на земята;
- Взаимнодопълващи се действия в научните изследвания в областта на ударната вълна, като в изследването ще се включи и ICAO2;
- Изследвания за усъвършенстване на технологиите в системите за управление относно намиране нови възможности за преодоляване на регулаторни бариери, които като цяло ще повишат ефективността на въздушния транспорт;
- Автономни интелигентни и еволюционни системи при управление на самолетите (напр. дистанционно задвижвани авиационни системи).

### 9.5.2. Държавни помощи

Въздушният транспорт допринася значително за икономиката на Европейския съюз с над 15 милиона движения с търговска цел годишно, 822 милиона пътници, превозени от летищата в Съюза и до тях всяка година, 150 авиокомпании, които летят по редовни маршрути, мрежа от над 460 летища и 60 доставчици на аеронавигационни услуги. Съюзът се възползва от позицията си на световен авиационен център, като само авиокомпаниите и летищата допринасят с над 140 млрд. евро за brutния вътрешен продукт на ЕС всяка година. В авиационния сектор на ЕС работят около 2,3 милиона души.

Постепенното изграждане на вътрешния пазар доведе до премахването на всички търговски ограничения за авиокомпании, които извършват полети в Съюза, например по отношение на маршрутите или броя на полетите и определянето на тарифите. Либерализирането създаде също така условия за появата на нискотарифни превозвачи, които следват нов бизнес модел, основан на бърз самолетооборот и високоефективно използване на въздушната флота. Това развитие доведе до огромно увеличение на трафика, като трафикът на нискотарифните превозвачи нараства с бързи темпове. Макар че все още са предимно публична собственост и се управляват от държавните органи, понастоящем се наблюдава нарастване на участието на частни предприятия в летищата в Съюза.

През последното десетилетие бяха създадени нови пазари чрез частична приватизация на някои летища, както и благодарение на конкуренцията за управлението на държавни летища, включително регионални летища. При по-малките летища се наблюдава най-висок дял на държавна собственост и те най-често разчитат на публична помощ за финансиране на своите дейности. Цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни предварителни перспективи за рентабилност, а главно въз основа на локални или регионални съображения.

При настоящите пазарни условия перспективите за рентабилност пред летищата, управлявани на търговски принцип, също продължават да зависят в голяма степен от пътничкопотока, като летищата, чийто пътничкопоток е под 1 милион пътници годишно, обикновено трудно покриват своите оперативни разходи. Следователно по-голямата част от регионалните летища са редовно субсидирани от публичните органи. Ценообразуването в повечето летища в Съюза по традиция се извършва под формата на публикувана схема от летищни такси въз основа на броя пътници и теглото на въздухоплавателните средства. При все това развитието на пазара и тясното сътрудничество между летищата и авиокомпаниите

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

постепенно доведоха до по-голямо разнообразие от търговски практики, включително дългосрочни договори с диференцирани тарифи, а понякога и със съществени стимули и маркетингова подкрепа, изплащани на авиокомпаниите от летищата и/или местните органи. По-специално, възможно е публични средства, заделени за подпомагане на летищна дейност, да бъдат пренасочени към авиокомпаниите, за да бъде привлечен по-голям търговски трафик, като по този начин се нарушава конкуренцията на пазарите за въздушен транспорт.

В своето съобщение за модернизирането на държавната помощ (МДП) ЕК посочва, че политиката в областта на държавните помощи следва да се съсредоточи върху улесняването на добре замислените помощи, предназначени за отстраняването на пазарни неефективности и за постигането на цели от общ интерес за Съюза, както и за избягване на разхищението на публични средства.

При определени условия мерките за държавна помощ наистина могат да коригират пазарна неефективност, като по този начин допринасят за ефективното функциониране на пазарите и за повишаването на конкурентоспособността.

Освен това, когато пазарите дават ефективни резултати, но тези резултати се считат за незадоволителни от гледна точка на политиката на сближаване, държавната помощ може да се използва за постигане на по-добър и по-справедлив пазарен резултат. Държавната помощ обаче може да има отрицателни ефекти, например тя може да наруши конкуренцията между предприятията и да засегне търговията между държавите членки до степен, която противоречи на общите интереси на Съюза. Поради това контролът над държавната помощ в секторите на летищата и въздушния транспорт следва да насърчи правилното използване на публичните ресурси за политики, ориентирани към растеж, и същевременно да ограничи нарушенията на конкуренцията, които застрашават равнопоставеността във вътрешния пазар, по-специално като се избегне увеличаването на броя на нерентабилни летища в същия регион на обслужване и създаването на свръхкапацитет.

Прилагането на правилата за държавна помощ в сектора на летищата и въздухоплаването представлява част от усилията на Комисията, насочени към повишаване на конкурентоспособността и потенциала за растеж на тези два сектора в Съюза. Равнопоставеността между авиокомпаниите и летищата в Съюза е от огромно значение за тези цели, както и за целия вътрешен пазар. Същевременно регионалните летища могат да се окажат важни за местното развитие и за достъпността на определени региони, по-специално в контекста на положителните прогнози за въздушния транспорт в Съюза.

Като част от общия план за създаване на единно европейско въздушно пространство на Съюза и като взе под внимание развитието на пазара, през 2005 г. Комисията прие Насоки за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища („Насоки за въздухоплаването от 2005 г.“). В тези насоки бяха определени условията, при които някои категории държавни помощи за летища и авиокомпаниите могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар. Те допълниха Насоките за въздухоплаването от 1994 г., в които се съдържаха главно разпоредби за преструктурирането на националните превозвачи и за отпускането на социална помощ в полза на гражданите на Съюза.

Понастоящем се отчита новата правна и икономическа ситуация във връзка с публичното финансиране на летища и авиокомпаниите и се посочват условията, при които това

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

публично финансиране представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз и, когато представлява държавна помощ, условията, при които тя може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Комисията основава оценката си на своя опит и практика при вземането на решения, както и на своя анализ на настоящите пазарни условия в летищния сектор и въздушния транспорт, без обаче да се засяга нейният подход към други инфраструктури или сектори. По-специално Комисията счита, че самият факт, че даден оператор на летище получава или е получил държавна помощ, не означава автоматично, че авиокомпаниите, които са му клиенти, също са бенефициери на държавни помощи. Ако условията, предложени на една авиокомпания от дадено летище, биха били предложени от ориентиран към реализирането на печалба оператор на летище, не може да се счита, че авиокомпанията получава предимство за целите на правилата за държавна помощ.

Когато публичната помощ представлява държавна помощ, Комисията счита, че при определени условия могат да се оправдаят някои категории помощ за регионални летища и авиокомпаниите, които използват тези летища, по-специално когато тя има за цел разработването на нови услуги и допринася за достъпността и икономическото развитие на местно равнище. Трябва обаче да бъдат взети предвид нарушенията на конкуренцията на всички засегнати пазари и само държавната помощ, която е пропорционална и необходима за постигането на цел от общ интерес, може да бъде приемлива.

В този контекст, в Съобщение на Европейската комисия 2014/С 99/03 се очертават Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите, като се въвежда нов подход за оценка на съвместимостта на помощ за летища:

- докато в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не се съдържат разпоредби относно инвестиционната помощ, в насоките по Съобщение на Европейската комисия 2014/С 99/03 се определя максимален допустим интензитет на помощ в зависимост от размера на летището;
- за големите летища обаче с пътничкопоток от над 5 милиона пътници годишно инвестиционната помощ по принцип не следва да се обявява за съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от Договора, освен при много изключителни обстоятелства, като например преместване на съществуващо летище, когато нуждата от държавна намеса е характеризирана с явна пазарна неефективност, като се вземат предвид изключителните обстоятелства, мащабът на инвестициите и ограничените нарушения на конкуренцията;
- максимално допустимите интензитети на инвестиционна помощ се увеличават до 20 % за летищата, разположени в отдалечените региони;
- за преходен период от 10 години оперативна помощ за регионални летища може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3, буква в) от Договора; въпреки това, за летищата с годишен пътничкопоток под 700 000 пътници Комисията отново ще оцени след четиригодишен период перспективите за рентабилност пред тази категория летища, за да прецени дали трябва да бъдат създадени специални правила за оценка на съвместимостта с общия пазар на оперативната помощ в полза на тези летища.

Предвидено е Комисията да прилага балансиран подход, който е неутрален спрямо различните бизнес модели на летищата и авиокомпаниите и с който се вземат под внимание възможностите за растеж на въздушния трафик, необходимостта от регионално развитие и

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

достъпност и положителната роля на бизнес модела на нискотарифните превозвачи за развитието на някои регионални летища. Същевременно обаче постепенният преход към пазарно ориентиран подход безспорно е оправдан; освен в надлежно обосновани и ограничени случаи летищата следва да са в състояние да покриват своите оперативни разходи и всякакви публични инвестиции следва да се използват за финансиране на изграждането на икономически жизнеспособни летища, които да отговарят на търсенето от страна на авиокомпаниите и пътниците; следва да се избягват нарушенията на конкуренцията между летищата и между авиокомпаниите, както и увеличаването на броя на нерентабилните летища. Този балансиран подход следва да бъде прозрачен и лесен за разбиране и за прилагане

### 9.5.3. ПЧП и концесии

По реда на Закона за концесиите и на ЗГВ за гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост, може да се предостави и концесия, с която се предоставя правото на експлоатация върху:

- обособена част от летище, определена с влязъл в сила генерален план за развитие на летището, за обслужване на пътници и/или за обработка на товари, багажи и поща, и/или за извършване на съпътстваща дейност, и/или
- услуга, предоставяна на територията на летището, извън дейностите по наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3 от ЗГВ.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване - публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване - публична държавна собственост, или за услуга, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

При предоставяне на концесия за съществуващо гражданско летище за обществено ползване - публична държавна собственост в решението на Министерския съвет за откриване на процедура за предоставяне на концесия, като условие за осъществяване на концесията, задължително се посочват и изискванията за летищен оператор. Лиценз за летищен оператор се издава на определения от Министерския съвет концесионер след сключване на концесионния договор в уговорените в него срокове, ако концесионерът отговаря на изискванията за издаване на лиценз, посочени в ЗГВ.

Когато предмет на концесията е правото на експлоатация върху обособена част от летище:

- освен риска от изграждането и/или управлението и поддържането на обекта на концесията, концесионерът поема и риска от присъединяване на обекта към необходимата за експлоатацията му техническа инфраструктура;
- в решението на Министерския съвет за откриване на процедура за предоставяне на концесията се посочват и условията, и редът, при които концесионерът събира летищни такси, включително съответната част от тези такси, която събира в своя полза.

Когато предмет на концесията е правото на експлоатация върху услуга, предоставяна на територията на летището, в решението на Министерския съвет за откриване на процедурата за предоставяне на концесия се определят и:

- обектите, в или чрез които се предоставя услугата, и
- правата и задълженията на концесионера, свързани с ползването на обектите.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

В договора за концесия задължително се определят отношенията на концесионера с летищната администрация.

Предоставянето на концесия върху летище - общинска собственост, се извършва при условията и по реда на Закона за концесиите.

Разходите на концесионера, свързани с изграждането, експлоатацията и поддържането на обекта на концесия, се признават за фактически разходи.

Едноличните търговски дружества с държавно имущество ползват гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост без концесия. Условията и редът за ползването на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост, от еднолични търговски дружества с държавно участие в капитала се определят с договор, сключен между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и едноличното търговско дружество.

В Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията от 2013 г. по отношение на въздушния транспорт, като специфични цели е предвидено:

- Изграждане на обекти от летищната инфраструктура;
- Развитие и модернизация на летищната инфраструктура;
- Модернизация на техническите съоръжения и оборудване, привеждане на техническата осигуреност, технологията и организацията на работа в съответствие с изискванията на европейските стандарти;
- Повишаване конкурентоспособността и качеството на услугите в българските летища;
- Засилване на конкуренцията и либерализация на пазара на летищните услуги;
- Привеждане на летищните съоръжения в съответствие с международните и национални изисквания за опазване на околната среда;
- Модернизация на системите за охрана, безопасност и сигурност в района на летищата;
- Увеличаване пътническия и товарен трафик и привличане на транзитни товари;
- Създаване на предпоставки за развитие на въздушния транспорт.
- Прехвърляне на управленски познания и опит (ноу-хау);
- Прехвърляне от държавата върху определени търговски субекти от частния сектор на експлоатационния, пазарен и екологичен риск и рискът от поддържане на съоръженията и инвестиране в обектите от летищната инфраструктура.

Концесионирането като законосъобразен способ за привличане на частни инвеститори в нуждаещите се от реформиране транспортни сектори има за резултат увеличаването на броя на операторите на транспортни услуги, либерализиране на режима и създаване на конкурентна среда на пазара на транспортните услуги и дейности от обществен интерес.

Като предвидими преки последици от процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура могат да бъдат посочени:

- повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги и естественото им поевтиняване, в следствие на специализацията и вътрешната конкуренция, което допълнително подпомага външната търговия особено в условията на криза;
- възможности за усвояване на средства от европейски фондове в транспортните сектори;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- промяна на съществуващата организация на работна сила в посока по-ефективното ѝ използване.

Основните цели произтичат от трите стратегически цели на политиката в транспортния сектор от управленската програма на правителството - за постигане на икономическа ефективност; за развитие на устойчив транспортен сектор; за подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията е в съответствие с утвърдените със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. приоритети на правителството за:

- ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- интегриране на българската транспортна система в европейската;
- прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар и осигуряване на добра бизнес среда;
- осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор;
- ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.

В Стратегията са посочени следните възможности за бъдещо развитие чрез концесия на обекти от транспортната инфраструктура на въздушния транспорт:

- Летище Пловдив;
- Летище Горна Оряховица;
- Летище София;
- Летище Балчик.

Гражданските летища за обществено ползване се предоставят на концесия по реда, предвиден в Закона за концесиите и при спазване условията на специалния закон: Законът за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

Съгласно разпоредбите на ЗГВ (чл.43 б, ал.1), гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват от летищни оператори - търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на Закона за гражданското въздухоплаване, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Поради това в решението на Министерския съвет за откриване на процедурата, като условие за осъществяване на концесията, задължително се посочват и изискванията за летищен оператор.

Законът допуска възможността за гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост да се предостави концесия, с която се предоставя правото на експлоатация върху обособена част от летище, определена с влязъл в сила генерален план за развитие на летището, за обслужване на пътници и/или за обработка на товари, багажи и поща, и/или за извършване на съпътстваща дейност и/или услуга, предоставяна на територията на летището, извън дейностите по наземно обслужване, регламентирани със закона. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване -

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване - публична държавна собственост, или за дейност или услуга от обществен интерес, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

Когато предмет на концесията е правото на експлоатация върху обособена част от летище или правото на експлоатация върху дейност или услуга от обществен интерес, освен риска от изграждането и/или управлението и поддържането на обекта на концесията, концесионерът поема и риска от присъединяване на обекта към необходимата за експлоатацията му техническа инфраструктура.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 10. ПРАВЕН АНАЛИЗ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ

Националната нормативна база, регламентираща интермодалните превози е разработена в съответствие с изискванията на ЕС и определя основните изисквания към този вид транспорт.

Към настоящия момент момента България е страна по:

- Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти (AGTC);
- Протокола за комбинирани превози по вътрешноводни пътища към AGTC от 1991 г., приет в Женева на 17 януари 1997 г.;
- Споразумението между Европейската общност и Република България за условията за превоз на стоки по шосе и стимулиране на комбинирания транспорт;
- Спогодбата за организационните и експлоатационни аспекти на комбинирания превози между Европа и Азия;
- Основната многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия.

Сключени са и единадесет двустранни спогодби за комбинирани превози с Армения, Словакия, Хърватия, Албания, Словения, Унгария, Ливан, Сърбия, Чехия, Узбекистан, Азербейджан и една многостранна спогодба между България, Армения и Грузия, която е открита за присъединяване и на други страни.

Преобладаващата част осъществяващи се международни интермодални превози са контейнерните превози. РО-РО превозите са сравнително по-малка част и се реализират основно в пристанище Бургас и Варна.

През дунавското пристанище Видин се реализират речни РО-РО превози до Пасау, Германия и по линията "Видин – Калафат". От РО-РО терминала на пристанище Русе Изток тръгват две релации Русе – Рени и Русе – Гюргево, която в момента не функционира, поради липса на български превозвач. Чрез РО – РО комплекс Оряхово се осъществяват основно превози на автокомпозиции по линията "Оряхово – Бекет".

При определяне на приоритетите в интермодалния транспорт следва да се имат предвид, както настоящото състояние на този вид транспорт, така и принципната посока, която трябва да следва неговото развитие, в т.ч.: модернизация на железопътните линии при спазване параметрите на AGTC и на пътната мрежа с необходимата носимоспособност, както и изграждане на терминали и логистични центрове с необходимата площ и съоръженост. Не маловажен е и въпросът за необходимия специализиран за този вид транспорт подвижен жп състав.

Държавата, в лицето на МТИТС, се стреми да създава условия за взаимното допълване и хармонизиране на отделните видове транспорт и да прилага стратегически подход в развитието на интермодалните превози. В рамките на финансирания със средства по програма ФАР проект „Разработване на стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“ са анализирани възможностите за изграждане на логистичните транспортни връзки за интермодален транспорт; преценена е необходимостта и са дефинирани препоръки за изграждане, реконструкция или модернизация на конкретен вид

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

интермодална инфраструктура. Определени са най-подходящите места за развитие на интермодални центрове. Подготвен е и план за осъществяване на стратегията и формулиране на правните мерки, осигуряващи участието на НК „ЖИ“ в съвместни дружества при изграждане на интермодалната инфраструктура.

Анализът на състоянието на инфраструктурата, необходима за осъществяване на интермодални превози в България показва, че тя не е на желаното ниво и изостава от международните изисквания и стандарти. Възстановяването, реконструкцията и модернизиранието на съществуващата инфраструктура, изграждането на нова (терминали и товарни селища), както и постигането на необходимата оперативна съвместимост на железопътната транспортна система с Трансевропейската транспортна мрежа са във фокуса на политиката на Държавата, респ. на МТИТС. В рамките на своята компетентност, Министерският съвет на Република България следва да предприема мерки за стимулиране на комбинирания транспорт.

## 10.1. ПРАВНА РАМКА

Легалната дефиниция за "Интермодален транспорт" се съдържа в §1, т.9 от ДР на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ): „превозът на товари в една и съща товарна единица или превозно средство при използване на различни видове транспорт без обработка на товари.“

На основание чл.58 от ЗЖП е приета Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари, Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г., с която са въведени изискванията на Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки.

Наредба №53/2003 г. определя изискванията и необходимите документи за извършване на комбиниран превоз на товари.

Съгласно чл. 2, ал.1 от Наредбата, комбинираният превоз е превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва:

- товарен автомобил, ремарке или полуремарке със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20- и повече футови контейнери, извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия;
- между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка;
- в радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

Комбиниран превоз е налице и когато в рамките на комбинирания превоз изпращачът извършва автомобилен превоз в началния участък за собствена сметка, и/или когато получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка в крайния участък до местоназначението на товара.

При комбиниран превоз не се извършва обработка на товарите, когато се сменя видът транспорт.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Комбинираният превоз на товари се осъществява при условие, че е сключен договор за комбиниран превоз. В договора за комбиниран превоз на товари всяка част от превоза се урежда от приложимите разпоредби за съответния вид транспорт. Договор не се сключва, когато в началния и крайния участък изпращачът или получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка, а в основния участък превозът се извършва с един вид транспорт.

Наредбата предвижда комбинираният превоз да се организира и/или извършва от оператори.

Операторът може да извърши сам изцяло или отчасти комбиниания превоз. В този случай той има правата и задълженията и на превозвач. Операторът трябва да отговаря на законовите изисквания за извършване на превози на товари за съответния вид транспорт:

- Съгласно наредбата, превозвачи, които участват в комбиниран превоз с железопътен транспорт на територията на Република България, трябва да бъдат лицензирани съгласно Закона за железопътния транспорт. Превозвачи, лицензирани от чуждестранни железопътни администрации, могат да участват в комбиниран превоз, ако това е уговорено в международните договори, по които Република България е страна.
- Превозвачи, които участват в комбиниран превоз с пътни превозни средства, трябва да бъдат лицензирани съгласно Закона за автомобилните превози. Лицата, които извършват автомобилен превоз за собствена сметка в рамките на комбиниания превоз, трябва да притежават удостоверение за регистрация, издадено по чл. 12, ал. 1 от Закона за автомобилните превози.
- Превозвачи, които участват в комбиниран превоз по вътрешни водни пътища или по море, трябва да отговарят на изискванията на Кодекса на търговското корабоплаване.

Чуждестранните автомобилни превозвачи, които използват пътищата на Република България за международен комбиниран превоз на товари между граничните пунктове и интермодалните терминали, както и между интермодалните терминали и товарно-разтоварните пунктове, извършват превоз без разрешително, ако това е уговорено в международни договори, по които Република България е страна. Превозът се извършва с удостоверение за вътрешен комбиниран превоз на територията на Република България по образец, утвърден от министъра на транспорта и съобщенията. Превозвачите получават удостоверението на граничния пункт при влизане в страната и го връщат при напускане на страната. Удостоверението се съхранява в пътното превозно средство и се представя при поискване от компетентните органи.

Наредбата регламентира и съдържанието на Договора за комбиниран превоз. Договорът за комбиниран превоз е договор за превоз на товари, при който операторът се задължава пред изпращача да извърши срещу заплащане с автомобилен и с железопътен транспорт и/или транспорт по вътрешни водни пътища или по море превоз по определени маршрути с подходящи транспортни средства и да предаде товарите на получателя.

Съгласно чл.12 от наредбата, в договора за комбиниран превоз трябва да се посочат:

- наименованията на железопътните гари за товарене и разтоварване, свързани с железопътния участък от превоза;
- пристанищата за товарене и разтоварване, свързани с участъка за превоз по вътрешни водни пътища;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- морските пристанища за товарене и разтоварване, свързани с участъка за извършване на превоз с морски транспорт.

Данните, посечин по-горе се потвърждават чрез поставяне на печат върху превозните документи в съответните железопътни гари или пристанища.

**Необходимите превозни документи при извършване на комбинирания превоз са:**

- товарителница - за автомобилния и железопътния транспорт;
- коносамент или товарителница - за крайбрежни превози по вътрешни водни пътища;
- коносамент - за морски транспорт;
- единен документ, валиден за всички видове транспорт, участващи в комбинирания превоз, когато такъв документ е приет съгласно международни договори, по които Република България е страна.

Действителността на договора за превоз не зависи от издаването, редовността или изгубването на превозния документ.

В превозните документи се посочва само един получател - физическо или юридическо лице.

За всяка интермодална транспортна единица се съставя отделен превозен документ.

В превозните документи се посочва точното наименование на товара и особените му свойства, ако има такива.

Едновременно с превозните документи операторът предава на превозвачите всички документи, изисквани от ветеринарните, фитосанитарните, митническите и други органи.

Превозните документи съдържат задължително дата, подпис и печат и всички необходими данни съгласно установените изисквания за вътрешен и международен превоз.

Операторът е длъжен да осъществи превоза в определения срок, да опазва целостта на товарите от приемането до предаването им, да уведоми получателя за пристигането им и да му ги предаде в местоназначението.

Изпращачът е длъжен да предаде на оператора товарите натоварени, подредени и укрепени в автомобилите и интермодалните транспортни единици съгласно изискванията на отделните видове транспорт и в съответствие със спецификата на превозваните товари.

Когато транспортната опаковка е неподходяща, операторът може да приеме товара, при условие че изпращачът заяви писмено, че вредите, които биха настъпили, са за негова сметка.

При различия между клаузите на договора за комбиниран превоз и превозния документ приложими са разпоредбите на договора. Превозният документ е доказателство, че превозвачът е получил товарите по начина, описан в документа, освен ако не се установи противното. Когато в превозния документ не е направен запис за състоянието на товара, се счита, че товарите са получени от превозвача в добро състояние.

Натоварването/разтоварването и укрепването на интермодалните транспортни единици е задължение на изпращача/получателя, освен ако не е уговорено друго. Изпращачът може да пломбира със свои пломби натоварените интермодални транспортни единици. Ако

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

операторът присъства при натоварването, той пломбира интермодалните транспортни единици със свои пломби.

Изпращачът дължи възнаграждението на оператора при сключване на договора, освен ако не е уговорено друго. Ако възнаграждението не е платено от изпращача, то се заплаща от получателя преди освобождаването на товара. При международни комбинирани превози сумите във валута, посочени в превозните документи, се изплащат от изпращача в левовата им равностойност по курса за деня. Разноските, възникнали след сключването на договора за комбиниран превоз, се заплащат от изпращача, ако не е уговорено друго. Когато разноските са за сметка на получателя, те се заплащат от него преди освобождаване на товара.

Операторът няма задължение да даде гаранции за митни сборове при превоз, внос и транзит на товара под митнически контрол на територията на Република България.

Товарите се считат за доставени, когато са предадени или оставени на разположение на получателя или негов представител в съответствие с условията на договора. Договорът за комбиниран превоз на товари се счита за изпълнен от момента, в който получателят или упълномощено от него лице след доставката на товара е получил срещу подпис превозния документ.

#### ❖ **Отговорности при комбиниран превоз на товари**

Изпращачът е отговорен за всички щети, настъпили от неправилно натоварване и укрепване на стоките, извършено от него или от упълномощено лице, липси или дефекти в опаковката, както и в случаите, когато са ползвани неподходящи или повредени интермодални транспортни единици. Изпращачът носи отговорност и за описанието на стоката и нейните специфични свойства, нейната маркировка, брой, маса, размери и количество, описани в договора за комбиниран превоз.

Операторът носи отговорност за опазване на товара от момента на приемането му за превоз до предаването му на получателя.

Операторът носи отговорност за изгубването, погиването, липси или повреди на товара, причинени по времето, когато той е бил под негово разпореждане, в т. ч. и получени в резултат на грешки или небрежност от негова страна.

Операторът носи отговорност за изгубването, погиването или повреда на интермодалните транспортни единици, причинени по времето, когато са били под негово разпореждане.

Операторът отговаря за вредите, причинени от неспазване срока на доставка.

Изгубването, погиването, липсите и повредите се установяват с акт или констативен протокол в съответствие с приложимите разпоредби за вида транспорт, при който са констатирани.

Когато комбинираният превоз се извършва последователно от няколко превозвачи, всички те поемат задълженията, произтичащи от превозните документи, и отговарят солидарно пред оператора за изпълнението на превоза по целия маршрут до доставката на товара до местоназначението му.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Когато изгубването, погиването, липсите или повредите са настъпили по време на международен комбиниран превоз, по отношение на който е приложим международен договор, по който Република България е страна, се прилагат разпоредбите на международния договор.

Размерът на обезщетението се определя спрямо:

- стойността на товара на мястото и по времето на доставката в съответствие със специфичните разпоредби за видовете транспорт.
- съобразно стойността на оценката, но не повече от стойността на интермодалната транспортна единица.

Операторът не носи отговорност, когато липсите или повредите се дължат на грешка на изпращача или на негово разпореждане, на присъщ недостатък на товара или на неподходяща опаковка, ако изпращачът е дал съгласие.

Операторът не носи отговорност при настъпване на непредвидимо или непредотвратимо събитие от извънреден характер, възникнало след сключването на договора, което не е могъл да избегне или последиците от което не е могъл да предотврати (непреодолима сила).

Действията или бездействията на оператора не се считат за обстоятелство, което той не е могъл да предотврати.

За да се освободи от отговорност, операторът не може да се позовава на недостатъци на превозното средство, с което се извършва превозът, както и на лицата, изпълняващи функции, свързани с превоза.

Операторът се освобождава от отговорност и когато липсата или повредата е в резултат на особени рискове, уредени в правни норми, регламентиращи съответния вид транспорт.

Изпращачът и получателят могат, без да представят други доказателства, да приемат, че товарът е изгубен, когато не е бил доставен в срок 60 дни след изтичането на договорения срок на доставка.

#### ❖ Рекламации, искове и давност

Право да предявят рекламации по договора за комбиниран превоз имат лицата, имащи право на иск срещу оператора. Към рекламацията се прилагат превозните документи и всички други документи, доказващи претенцията по основание и размер. Рекламацията се предявява пред оператора или упълномощено от него лице. Ако не е уговорено друго, операторът е длъжен да се произнесе дали приема или отхвърля рекламацията. За рекламационното производство се прилагат съответно разпоредбите за отделните видове транспорт.

Щетите се установяват с актове или констативни протоколи, съставени и подписани от превозвача и оператора или упълномощено от него лице в съответствие с разпоредбите за вида транспорт. Констатациите се отнасят към момента на установяване на нередовността, но преди приемането на товарите от получателя, а при липсата на товар - след изтичане на срока за доставка по договора за комбиниран превоз. В случаите, когато получателят не е поискал съставянето на необходимите документи, до доказване на противното се счита, че товарите са предадени в изправност. Щетите при международни комбинирани превози се установяват по ред и начин, определен в международните договори, по които Република България е страна.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Срокът за предявяване на рекламации при комбинирания превоз е шест месеца, а за международни комбинирани превози - в сроковете, определени в международните договори, по които Република България е страна. В сроковете се предявяват и исканията на оператора до изпращача и получателя за недосъбрани цени, допълнителни такси, мита, разноски и други. Сроковете започват да текат от деня, в който товарите са доставени на получателя, а при липса на товара - от момента на установяване на липсата по реда, предвиден в наредбата.

Право на иск срещу оператора има изпращачът - до момента, в който получателят освободи превозните документи или приеме товара, а получателят - от момента, в който освободи превозните документи или приеме товара.

Правото на иск срещу оператора се погасява в едногодишен срок, считано от деня, в който товарите са предадени на получателя, а при липса на товара - от момента на установяване на липсата. При международни комбинирани превози сроковете са в съответствие с международните договори, по които Република България е страна. В сроковете могат да бъдат предявени и исовете на оператора по чл. 25 и чл. 33, ал. 2 от наредбата.

За давностните срокове се прилагат разпоредбите на гражданското законодателство за прекъсване, спиране и възобновяване на давността, както и специалните разпоредби за отделните видове транспорт.

Наредбата изисква операторите, предлагащи услугата комбиниран превоз, представят в Министерството на транспорта и съобщенията на всеки шест месеца информация за:

- транспортните връзки, използвани при осъществяване на комбинирания превоз;
- броя на превозните средства (автоvlakът се брои за едно превозно средство), сменяемите каросерии, полуремаркета и контейнери, превозени по различните транспортни връзки;
- масата на превозените товари в тонове;
- извършените услуги в тон/километър и други данни, определени от министъра на транспорта и съобщенията.

Целите за развитие на инфраструктурата за интермодални превози е да модернизира съществуващата инфраструктура, да се оптимизира капацитетът и ефективността на съществуващата и новоизградената инфраструктура и да се насърчи развитието на интермодалността.

За постигане на тези цели е необходимо да се подобрят техническите, технологичните и експлоатационните параметри на терминалите; да се планира изграждане на нова (терминали и товарни селища) и реконструкция на съществуващата инфраструктура за интермодални превози; изграждане и модернизация на жп връзки между морските и вътрешноводните пристанищни терминали.

Основните нужди на сектора са свързани с:

- развитие на мрежата от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги, за осигуряване на по-добра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги, установяване на надеждни и бързи железопътни връзки между терминалите. Оценката на нуждите сочи

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

необходимост от изграждане на терминали в София, както и в Югоизточен, Североизточен и Северозападен райони за планиране

- развитие на интермодални връзки между пристанищата и железопътната мрежа, с оглед насърчаване на потенциалния растеж на търговията и транзитните превози,
- разширяване и развитие са складовите площи на много от товарните терминали.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 11. ОРГАНИЗАЦИОННА И УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е централен едноличен орган на изпълнителната власт за провеждане на държавната политика в областта на транспорта, информационните технологии, съобщенията и електронното управление. Министърът ръководи и представява Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Министърът се подпомага от заместник-министър.

Правомощия на министъра:

1. провежда държавната политика в областта на транспорта;
2. провежда държавната политика за развитието на пътната инфраструктура съвместно с министъра на регионалното развитие и благоустройството;
3. провежда държавната политика в областта на информационните технологии и електронните съобщения с цел развитие на информационното общество;
4. провежда държавната политика в областта на електронното управление;
5. провежда държавната политика в областта на пощенските услуги;
6. провежда държавната инвестиционна политика в транспорта, информационните технологии, съобщенията и електронното управление;
7. подготвя проекти на международни договори, по които Република България е страна, в областта на транспорта, информационните технологии, съобщенията и електронното управление и осигурява изпълнението на международните договори в тези области;
8. организира и ръководи подготовката на транспорта, на пощенските и електронните съобщителни мрежи за работа в условия на кризи, за транспортно и съобщително осигуряване на страната, въоръжените сили и органите по сигурността при привеждането им от мирно на военно положение, осигурява електронни съобщения, свързани с националната сигурност;
9. представява Република България в международните организации по транспорт, в международните организации в областта на електронните съобщения, информационното общество и електронното управление, във Всемирния пощенски съюз, като и в европейските и регионалните организации и структури на органите на управление на пощенските услуги;
10. разпределя и контролира разходването на предоставените от държавния бюджет финансови средства за транспорт, информационни технологии, съобщения и електронно управление;
11. контролира дейността на лицата, получили документи - лицензи, разрешения, сертификати и др., издадени от него или от оправомощени от него длъжностни лица.

Структурата на МТИТС включва:

- ✓ Звеното за вътрешен одит,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- ✓ Инспекторат,
- ✓ дирекция "Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт",
- ✓ звено "Защита на класифицираната информация, охрана и вътрешна сигурност",
- ✓ обща администрация, организирана в 6 дирекции, и
- ✓ специализирана администрация, организирана в 9 дирекции.

### Главен секретар

Главният секретар ръководи, координира и контролира функционирането на администрацията на министъра. Главният секретар организира дейността на администрацията за точното спазване на нормативните актове.

### Обща администрация

Общата администрация изпълнява функции по техническото осигуряване на дейността на министъра и на специализираната администрация и на дейности по административното обслужване на граждани и юридически лица.

Общата администрация е организирана в 6 дирекции:

1. дирекция "Финанси";
2. дирекция "Човешки ресурси";
3. дирекция "Канцелария";
4. дирекция "Стопански дейности и управление на собствеността";
5. дирекция "Информационно обслужване";
6. дирекция "Връзки с обществеността и протокол".

### Специализирана администрация

Специализираната администрация подпомага и осигурява осъществяването на правомощията на министъра. Специализираната администрация е организирана в 9 дирекции:

1. Дирекция "Правна"
2. Дирекция "Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия"
3. Дирекция "Европейска координация и международно сътрудничество"
4. Дирекция "Координация на програми и проекти"
5. Дирекция "Национална транспортна политика":
6. Дирекция "Съобщения":
7. Дирекция "Информационни технологии":
8. Дирекция "Електронно управление":
9. Дирекция "Безопасност, технически надзор и управление при кризи":

Към МТИТС са създадени следните агенции, които осъществяват, административно обслужване, регулация и контрол на следните видове транспорт:

#### - Автомобилен транспорт

Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация": юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерството на транспорта, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, със седалище София и с регионални звена във всички областни центрове в страната.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Агенцията осъществява административното обслужване и контрол на вътрешните и международни автомобилни превози на пътници и товари, извършвани от български и чуждестранни превозвачи на територията на Република България. ИААА е създадена със Закона за автомобилните превози.

Дейността, структурата, организацията на работата и числеността на персонала на Агенцията са определени с Устройствен правилник на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", приет с ПМС № 69 от 29.03.2002 г., обн., ДВ, бр. 36 от 9.04.2002 г., в сила от 9.04.2002 г., изм. и доп., бр. 71 от 23.07.2002 г., в сила от 23.07.2002 г., изм., бр. 15 от 14.02.2003 г., в сила от 1.01.2003 г., бр. 82 от 16.09.2003 г., изм. и доп., бр. 53 от 22.06.2004 г., в сила от 22.06.2004 г., изм., бр. 96 от 30.11.2005 г., в сила от 1.12.2005 г., изм. и доп., бр. 2 от 6.01.2006 г., бр. 43 от 26.05.2006 г., в сила от 26.05.2006 г., изм., бр. 93 от 17.11.2006 г., изм. и доп., бр. 99 от 15.12.2009 г., бр. 64 от 17.08.2010 г., в сила от 17.08.2010 г., изм., бр. 22 от 16.03.2012 г.

При осъществяване на държавната политика за развитието на пътната инфраструктура министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съвместно с министъра на регионалното развитие и благоустройството се подпомагат от Агенция „Пътна инфраструктура“, която е второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към Министерството на регионалното развитие и благоустройството.

#### **- Морски и речен транспорт**

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира пристанищната дейност в Република България чрез Изпълнителна агенция "Морска администрация".

Изпълнителна агенция "Морска администрация"(ИАМА) е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, със седалище София и с регионални дирекции във Варна, Бургас, Русе и Лом. Статутът на ИАМА е регламентиран в Кодекса на търговското корабоплаване. Дейността, структурата, организацията и съставът на агенцията се определят с Устройствен правилник, приет от Министерския съвет. Агенцията осъществява контролът и осигуряването на безопасността на корабоплаването.

Изпълнителна агенция "Морска администрация" контролира изпълнението на задълженията на превозвачите по Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия в качеството ѝ на национален орган, отговарящ за изпълнението на този регламент.

Наред с това Изпълнителна агенция "Морска администрация" е националният орган, отговарящ за изпълнението на Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 334/1 от 2010 г.), наричан по-нататък "Регламент (ЕС) № 1177/2010 и осъществява контрол за изпълнението на произтичащите от него задължения на превозвачите по договор за превоз на пътници по смисъла на чл. 3, буква "м" от регламента и пристанищните оператори, предоставящи пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 3 от ЗМПВВППРБ – морско-технически услуги и съпътстващи дейности.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*





*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

За изпълнение на своите задължения по КТК и по други закони Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да сключва с други административни органи договори за взаимодействие. Договори с чуждестранни администрации за взаимодействие и взаимно признаване на администрациите се сключват след разрешение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Териториалната компетентност на Изпълнителната агенция "Морска администрация" се разпростира върху:

1. вътрешните морски води;
2. териториалното море;
3. българския участък на река Дунав;
4. сухоземната крайбрежна ивица, имаща широчина 100 метра, отчитана от линията на най-големия отлив. Там, където има селища или височина, отстояща на по-малко от 100 метра от линията на най-големия отлив, границите на крайбрежната ивица съвпадат с чертите на селището от страна на морето или с върха на височината;
5. сухоземната крайбрежна ивица на разстояние 100 м, мерено от линията, където водната повърхност на река Дунав пресича сушата на българския участък при най-ниски водни стоежи;
6. територията на пристанищата, включително част от пристанище за обществен транспорт, която е технологично свързана с процеса за обработка и съхраняване на товари, може да е разположена на територия, която не се намира непосредствено на брега, с изключение на военните пристанища;
7. изключителната икономическа зона на Република България;
8. българския морски отговорен район за търсене и спасяване;
9. реки, които се използват за корабоплаване и се вливат в Черно море.

#### **- Железопътен транспорт**

Регулаторен орган в железопътния транспорт е Изпълнителната агенция "Железопътна администрация". Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Дейността, структурата, организацията на работа и съставът на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се определят с устройствен правилник, приет от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

#### **- Въздушен транспорт**

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА") е администрация, чрез която се осъществяват правомощията на министъра на транспорта и съобщенията по чл.8, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване. ГД "ГВА" изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие със ЗГВ, международните конвенции и договори, страна по които е Република България.

Дейността на ГД "ГВА" се осъществява съобразно изискванията на международните договорености за гражданското въздухоплаване, страна по които е Република България, ЗГВ и

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

свързаните с него подзаконови нормативни актове и актовете на министъра на транспорта и съобщенията.

Към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е създадено и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД), което изпълнява държавни функции по управление на въздушното движение и извършване на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство, съгласно Закона за гражданското въздухоплаване и ратифицираните, международни договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна. Основните дейности на ДП РВД са свързани с управлението на въздушното движение за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство.

#### **- Интермодален транспорт**

По отношение на интермодалния транспорт няма изградена специална административна структура.

Правомощия, свързани с интермодалния транспорт, упражнява Директорът на Дирекция "Национална транспортна политика", който е предвидено да „участва в смесени международни и национални работни групи за проучване на международни транспортни разработки, включително за интермодален транспорт“.



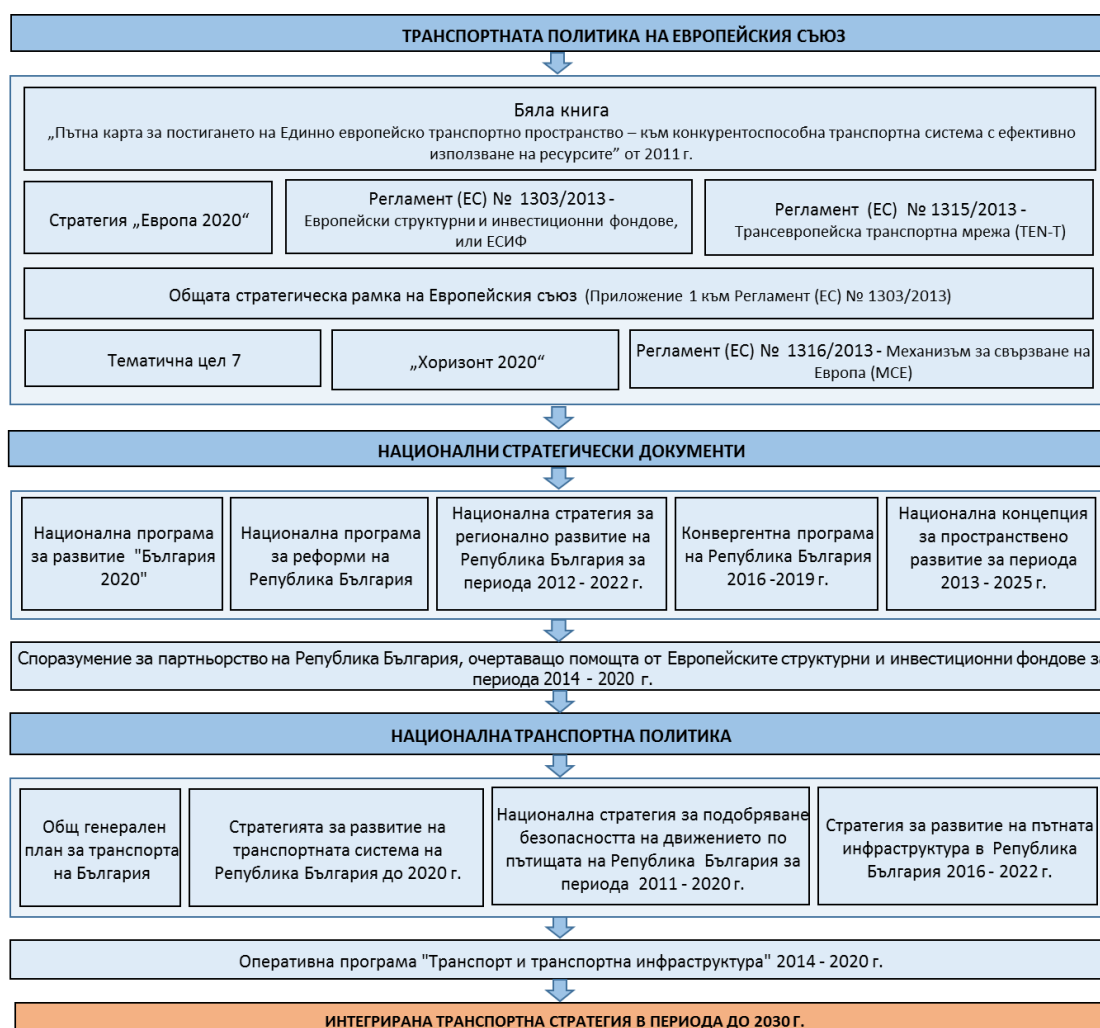
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 12. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РАМКАТА НА ОЦЕНЯВАНЕ - ИДЕНТИФИЦИРАНЕ, РАЗРАБОТВАНЕ И ПРЕДЛАГАНЕ НА КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ ЗА ВСЯКА СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ

### 12.1. НАЦИОНАЛНИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. се разработва при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Рамката на дефиниране на стратегическите цели и приоритети за развитие на транспортната система за периода до 2030 г. се определя от стратегическите цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС; националната транспортна политика и съответните стратегически и нормативни документи.

На фигура 3-3 схематично са показани връзките в стратегическата и нормативна рамка, подробно описани в настоящата глава.



Фигура 3-3 Стратегическа и нормативна рамка на транспортния сектор

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Дефинираните стратегически цели са насочени към реализиране на мисията на транспортния сектор и визията за неговото развитие, формулирани в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.. Приоритетите в рамките на всяка стратегическа цел са насочени към постигане на целите и приоритетите на ОПТТИ за периода 2014 – 2020 г.. Същевременно стратегическите цели и приоритети отчитат предизвикателствата пред транспортния сектор в контекста на транспортната политика на ЕС до 2030 г. и идентифицираните в анализите проблеми на националната транспортна система.

При дефиниране на стратегическите цели са спазени следните изисквания и критерии:

- съответствие с Общата транспортна политика, стратегическите и нормативни документи на ЕС;
- съответствие с Националната транспортна политика и с националните стратегически и нормативни документи;
- насоченост към постигане на основната цел- устойчиво развитие на транспортния сектор;
- да покриват икономическите, екологичните и социалните аспекти на развитието на транспортната система;
- съответствие с приоритетите и изискванията, заложиени в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа;
- да отговарят на приложимите тематични предварителни условия, поети като ангажимент в Споразумението за партньорство;
- да отговарят на изискванията за добре формулирани цели;
- да обхващат всички видове транспорт и взаимодействието между тях.

Дефинираните стратегически цели на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030г. и определените приоритети за тяхното постигане са представени в таблица 3-2.

Таблица 3-2 Национални стратегически цели и приоритети за развитие на транспортния сектор

Основна цел: Устойчиво развитие на транспортния сектор на Република България			
Стратегически цели		Приоритети	
1	Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор	1	Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
		2	Подобряване на управлението на транспортната система
		3	Развитие на интермодален транспорт
		4	Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар
		5	Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта
2	Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)	6	Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство
		7	Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната
3	Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор	8	Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората
		9	Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 12.2. РАМКА ЗА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ

Рамката на идентифициране на конкретни цели се определя от стратегическите цели и приоритети и от идентифицираните в анализите проблеми в транспортния сектор.

За решаване на идентифицираните проблеми и за постигане на целите на настоящия проект, на следващ етап в рамките на Дейност 5 ще бъдат идентифицирани конкретни задачи и ще бъдат предложени инфраструктурни, организационни и оперативни мерки в рамките на всяка стратегическа цел. Идентифицираните конкретни цели ще са база и рамка за определяне и оценка на мерките. Мерките ще бъдат разработени за всяка от стратегическите цели в съответствие с конкретните цели. Мерките ще включват за всяка от стратегическите цели действия от организационен, технически (инфраструктурен) и експлоатационен характер. Ще послужат за отстраняване на несъответствията между идентифицираните нужди от транспорт и съществуващата транспортна инфраструктура, организация и експлоатация. При спазване на изискването за независимост на конкретните цели, мерките ще имат синергичен ефект за постигане на стратегическите цели.

Взаимовръзката между стратегическите цели, специфичните цели на проекта, идентифицираните проблеми, конкретните цели и мерките е показана на следващата фигура.



Фигура 3-4 Взаимовръзка между цели и мерки

Конкретните цели ще бъдат формулирани така, че да отговарят на изискванията за добре поставени цели:

- да са ясно и точно формулирани по отношение на обществено - икономическите променливи, върху които се цели въздействие;
- да са достижими обществено - икономическите ползи, които се целят с изпълнението на стратегията;
- да са обвързани с конкретен срок на изпълнение в рамките на стратегията;
- да са обвързани логически с националните и европейски стратегически документи и програми;
- общите ползи, възникващи от мерките и проектите за изпълнение на целите да оправдават свързаните с тях разходи.

Насоките, определящи рамката на идентифициране на конкретни цели за всяка от стратегическите цели и приоритети са представени в таблици 3-3, 3-4 и 3-5.





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 3-3 Рамка за идентифициране на конкретни цели за постигане на стратегическа цел  
1.Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

Стратегическа цел			
1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор			
Приоритети		Рамка на конкретни цели (Задачи)	
1	Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.
		2	Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове
		3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство
		4	Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието
2	Подобряване на управлението на транспортната система	5	Внедряване на интелигентни транспортни системи
		6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт
		7	Повишаване на институционалния капацитет
3	Развитие на интермодален транспорт	8	Изграждане и развитие на интермодални терминали
		9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата
4	Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар	10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара
		11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура
		12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт
5	Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта	13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот
		14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)
		15	Насърчаване на използването на алтернативни горива

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 3-4 Рамка за идентифициране на конкретни цели за постигане на стратегическа цел  
2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност

Стратегическа цел			
2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)			
Приоритети		Рамка на конкретни цели (Задачи)	
6	Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство	16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата
		17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата
		18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа
		19	Създаване на оперативна съвместимост
		20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки
7	Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната	21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).
		22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет
		23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа
		24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори
		25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги
		26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа
		27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

**Таблица 3-5 Рамка за идентифициране на конкретни цели за постигане на стратегическа цел  
3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор**

Стратегическа цел			
3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор			
Приоритети		Рамка на конкретни цели (Задачи)	
8	Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората	28	Намаляване на вредните емисии от транспорта
		29	Намаляване на шумовото замърсяване
9	Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система	30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта
		31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност
		32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.