

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ НА ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТЪЦИ И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, ПРОВЕДЕНИ В ПЕРИОДА ОТ 23 МАЙ ДО 24 ЮНИ 2019 Г.

| № | Организация/потребител /всл. начин на получаване на предложението/ | Бележки и предложения | Приети/ неприети | Мотиви |
|----|---|---|---------------------------------------|--|
| 1. | СНЦ „Клъстер Черноморска икономическа зона“ (чрез платформата на МС за обществени консултации) | <p>1. Според нас трябва задължително в закона да е разписано, че: „Управителният орган на пристанището е задължен преди всяко преструктуриране, планиране, изменение на плановете за развитие на пристанището да проведе открит обществена дискусия за консултиране с ползвателите на пристанището и другите имащи отношение заинтересовани страни, във връзка с изменение на плановете за развитие на пристанището, изменение на пространствен план на пристанището или изменение на генерален план на пристанището.“</p> <p>2. Според нас е наложително в закона да е разписано, че: „Управителните органи към Министерството на транспорта или Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ са задължени преди изменение и преди всяко ново възлагане на изработка на генерален план на пристанището да проведат задължително обществена дискусия за консултация с ползвателите на пристанището и другите имащи отношение заинтересовани страни, във връзка с изменение на плановете за развитие на пристанището.“</p> <p>Мотиви: Необходимо е да се гарантира, че ползвателите на пристанищата и другите заинтересовани страни, като неправителствени организации, морски камари и други организации, задължително могат да участват в консултации по съществените въпроси, свързани с развитието на всяко пристанище, неговото реструктуриране, модернизация или изработка на плановете за развитие, пространствени плановете или генерални плановете на пристанищата, което е регламентирано в Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставяне на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.</p> | <p>Не е прието</p> <p>Не е прието</p> | <p>Всеки регламент, като част от системата на вторичното право на Европейския съюз, е задължителен законодателен акт, който се прилага в своята цялост във всички държави членки и има приоритет пред националното законодателство. Съществените въпроси, по които управителният орган на пристанище, попадащо в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставяне на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата (каквото е и пристанище за обществен транспорт</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Клъстер Черноморска икономическа зона (КЧИЗ), като неправителствена организация в обществена полза, експертно от години работи и вече е разработил няколко проекта за нови логистични коридори през пристанища, в случая – „Български логистичен коридор (Азия – Порт Варна – Централна Европа) – EU Gateway“ през пристанище Варна, както и проекти за достъп на дълбоководни кораби във Варненското езеро. Проектите вече са представени за съгласуване от страна на ДППИ, МФ и МРРБ, с оглед кандидатстване за европейско финансиране. Проектът за нов логистичен коридор през пристанище Варна днес практически е подкрепен от цяла Северозточна България – 5 области, 8 общини и от „Пристанище Варна“ ЕАД: http://bsecluster.org/portfolio/ec-ccorridor.</p> <p>В момента от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) се изработва нов генерален план на пристанище Варна, но при изработването на плана не е извършена нито една обществена дискусия във Варна или консултации (примерно със СШКЧИЗ или с Морската камара), предвид планирани проекти в обществена полза, какъвто е проектът на КЧИЗ за нов логистичен коридор през пристанище Варна. Не е извършена консултация и във връзка с друг наш планиран проект „Втори Аспарухов мост на две нива“, съгласно утвърденото трасе за втори мост, заложено в действащия Общ устройствен план – Варна, който пряко касае движението на кораби във Варненското езеро и създава възможност за достъп на дълбоководни кораби в него: http://bsecluster.org/portfolio/bridge. Проектът на СШКЧИЗ за втори мост е подкрепен от Областна администрация Варна.</p> <p>Проектът цели оптимизиране на транспортната инфраструктура и трафика в региона. Изграждането на втори мост е важен транспортен проект за град Варна, който ще даде възможност изцяло да бъде изведен транзитният трафик от магистрала АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“, през новия кабелен мост и ще позволи значително да се намали трафика през града. Планира се мостът да се изгради на две нива (реализация на два етапа): Ниво 2 – за трафика от града и от Бул. „Левски“, и Ниво 1 – за трафика от магистрала АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“.</p> | <p>Варна), е задължен да провежда обществени консултации с ползвателите на пристанището и с другите заинтересувани страни, са изчерпателно изброени в чл. 15, параграфи 1 и 2 от регламента. В букви „б“ и „д“ на чл. 15, параграф 2 от регламента изрично е посочено, че консултации се провеждат по въпросите относно мерките за подобряване на връзките с хинтерланда, включително мерките, имали за цел да се развие и подобри ефикасността на връзките с железопътния транспорт и с транспорта по вътрешните водни пътища, както и относно пространственото планиране на пристанището. Задачата на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространия, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България не е</p> |
|--|---|--|

| | | | | |
|-----------|---|---|---------------|--|
| | | | | <p>да преповтаря разпоредбите на регламента, а да определи лицето, което ще изпълнява функциите на управителен орган по смисъла на регламента, и процедурата, която трябва да бъде спазвана при провеждане на обществените консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересувани страни.</p> |
| <p>2.</p> | <p>СНЦ „Българска асоциация на корабните брокери и агенти“ (по електронната поща)</p> | <p>Предлагаме да отпадне изменението на ал. 4 от чл. 103в, а именно: „4. Алинея 4 се изменя така: „(4) При доказана необходимост, с цел финансиране на дейността по поддържане на инфраструктурата за достъп по суша, лицата по ал. 2 могат да събират пристанищни такси по ал. 1, т. 1 и от товародателите и товарополучателите. В тази случай таксите се събират преди влизане в пристанището на сухопътното превозно средство.“</p> <p>Мотиви: Според нас пристанищният оператор трябва да си поддържа инфраструктурата за сметка на отчисления от основната си дейност, а не да се събират допълнителни средства от всеки влязъл или излязъл товар. Освен това, не е ясно, какво се крие зад термина „доказана необходимост“ и пред кого точно ще се доказва. Такава формулировка отваря широко вратата за начисления на такси по усмотрение на пристанищния оператор, което, в някои случаи на необосновано завишение, би довело до отказ на товародателите да използват българските пристанищни терминали.</p> | <p>Прието</p> | <p>Отразено в законопроекта и в мотивите към него.</p> |
| <p>3.</p> | <p>СНЦ „Национално сдружение на българските спедитори“ (по обичайната поща)</p> | <p>1. Предложеният текст в § 34 за създаването на нова т. 20 към чл. 115м в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България да се замени с: „к) създава се т. 20:</p> | <p>Прието</p> | <p>Отразено в законопроекта (в новата редакция – § 36, т. 1, буква „к“).</p> |

| | | | |
|--|---|--------------------|---|
| | <p>„20. изграждане, поддържане и администриране на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт;“</p> <p>2. Да се създаде нов член:</p> <p>„Чл. 102а. (1) За обслужване на кораби от международно плаване, посещаващи пристанищата за обществен транспорт, се изгражда и поддържа национална система за електронен обмен на информация за обществен транспорт.</p> <p>(2) Редът за управлението, участниците и ползването на националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт се определя с наредба, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано със съответните министри, осъществяващи проверките и контрола по чл. 101, ал. 1.“</p> <p>Мотиви: Изграждането на Националната система за електронен обмен на информация в морските и речните пристанища е съществена стъпка напред за подобряване на ефективността и устойчивостта на транспортните и логистични вериги и е от изключително значение за опростяване на административните процедури, посочени в Съобщението на Комисията от 23 май 2013 г., озаглавено „Пристанищата: Двигател на растежа“.</p> <p>Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15.02.2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата допринася за опростяване на административните процедури в пристанищата, по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния, автомобилния и въздушен транспорт, с транспорта по вътрешните водни пътища и развитието на мултимодалния транспорт. С това се насърчава лоялната конкуренция и опростяване на митническите формалности, чрез изграждане на система, която обслужва трафика през морските и речните пристанища от трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с Регламент (ЕС) 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета.</p> <p>Изграждането на такава система има национална стойност, но също така води до значително подобрене на транспортните връзки в пристанищата за обществен транспорт, с което има и „европейска добавена стойност“ – транспортен коридор № 8.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Не съществува необходимост от създаване на правно основание за издаването на посочения в предложението нов подзаконен нормативен акт, защото в правната ни система вече съществуват Наредбата за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространия на Република България, приета с ПМС № 200 от 2005 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2005 г., изм., бр. 97 от 2010 г., изм. и доп., бр. 24 от 2012 г., изм. бр. 93 от 2015 г.) и Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от</p> |
|--|---|--------------------|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <p>В чл. 1 „Определения“, б. „к“ от регламента е дефинирано понятието „електронни морски услуги“ – което означава услуги, използващи модерни и оперативни съвместими електронни информационни технологии в сектора на морския и речния транспорт за опростяване на административните процедури и за улесняване на товароборота по море и в пристанищните зони. Съгласно чл. 23, б. „в“ от Регламента въвеждането на електронни услуги е приоритет за развитието на инфраструктурата за морския транспорт.</p> <p>За да се изгради, поддържа и управлява Националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт е необходимо да се създаде законово основание, както за нейното въвеждане, така също и за оправоначаване на лицето, което ще я осъществява. Техническите изисквания към системата следва да се регламентират в отделен подзаконов акт – наредба на Министерския съвет, чрез която ще се определи редът за управление и ползване на системата от различните потребители. Това са компетентните държавни органи, които упражняват правомощията си в района на пристанищата, взаимодействат помежду си и извършват административно обслужване на лицата – пристанищни оператори и всички други лица, извършващи различни пристанищни услуги при обработка на кораби, товари, пътници, автомобили и жп превози.</p> <p>Във връзка с горепосоченото е предвидена нова разпоредба в § 34 за промени в чл. 115м със създаването на нова т. 20 в Закона за морските прострства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, със текст: „Изграждане и поддръжане на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт“.</p> <p>Поддръждаваме необходимостта от създаването на тази точка, като предлагаме към задълженията за изграждане и поддръжане да се добави и „администриране“.</p> <p>Същевременно считаме за пропуск, че не е определен нормативен документ, който да регламентира дейността по изграждане, поддръжане и администриране на националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт.</p> | | <p>международно плаване, приета с ПМС № 186 от 2012 г. (обн., ДВ, бр. 67 от 2012 г., изм. и доп., бр. 37 от 2014 г. и бр. 12 от 2017 г., изм., бр. 55 от 2017 г.).</p> <p>В тях въпросите относно реда за управление, участниците и ползването на националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт могат да намерят адекватна правна уредба при съобразяване с нормите на Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ, L 198 от 25 юли 2019 г.).</p> |
| <p>4. СНЦ „Асоциация на българските частни пристанища“</p> | <p>I. По отношение на публикуваната оценка за въздействието: Подкрепяме становището на Администрацията на Министерски съвет по представения проект на ЗИДЗМПВВПРБ, като считаме, че:</p> | | |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>(по електричната и по обичайната моща)</p> <p>1. От една страна, освен да бъдат идентифицирани всички заинтересувани страни поотделно, следва и спрямо всяка от групите да бъдат посочени конкретните въздействия с количествени и качествени измерители.</p> | <p>Не е прието</p> <p>Отсъствието на мотиви, обосноваващи предложението, не позволява да се установи как подобна степен на детайлност на оценката ще съдейства за по-доброто разбиране и преценяване на съдържанието се в законопроекта предложени и от там за постигане на основната цел – повишаване качеството на изработваните законодателни актове. Степента на подробност на представената в частичната предварителна оценка информация относно групите заинтересовани страни и очакваното въздействие на законопроекта върху всяка от тях е съобразена с принципа за пропорционалност, установен в чл. 3, ал. 1 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, приета с ПМС № 301 от 2016 г., (обн., ДВ, бр. 91 от 2016 г., изм.,</p> |
|--|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| <p>2. Следва да бъде ревизирана информацията, че не се засягат интересите на малките и средни предприятия, с оглед обстоятелството, че нито един оператор не е вписан в Регистъра на малките и средни предприятия. Вписването няма правопораждащ ефект и едно предприятие може да бъде малко или средно и без да е вписано в горечитирания регистър, което вписване, в крайна сметка, е доброволно съгласно действащото законодателство.</p> | <p>Прието</p> | <p>бр. 5 от 2017 г.), така че да позволи пълноценно обществено обсъждане на проекта на нормативен акт.</p> <p>Отразено в частичната предварителна оценка на въздействието на законопроекта.</p> |
| <p>II. По отношение на конкретните текстове на промените, с оглед изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352:</p> <p>Заложени в проекта на ЗИДЗМПВВПРБ текстове не дават достатъчна яснота по отношение на следните съществени въпроси:</p> <p>1. Какво включва услугата, която ще бъде предоставяна от ДП „Пристанищна инфраструктура“ срещу така определената нова такса „ползване на пристанищната инфраструктура“.</p> <p>2. Каква е методологията за изчисляване на такса „ползване на пристанищната инфраструктура“, както и процедурата за определянето ѝ.</p> <p>3. Начин, ограничение и контрол за разходване на такса „ползване на пристанищната инфраструктура“ от ДП „Пристанищна инфраструктура“, с оглед пряката възможност, чрез разходването да се нарушат принципите на равнопоставеност, обективност и недискриминация и съответствие с правилата на конкуренцията, както се изисква от Регламент (ЕС) 2017/352. Считаме, че дефиницията по ал. 5 на чл. 103г от проекта не създава такава яснота.</p> | <p>Не е прието</p> <p>Не е прието</p> <p>Не е прието</p> | <p>Какво включва услугата е описано в чл. 115м, ал. 1 ЗМПВВПРБ, който определя предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ и по-специално в т. 3 – 5, 12 и 15 на цитираната разпоредба.</p> <p>Относно методологията на изчисляване, процедурата на определяне, начините за разходване и контрола върху разходването на пристанищните такси за ползване на пристанищната</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>инфраструктура в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352, освен предлаганата със законопроекта разпоредба на чл. 103г, ал. 5, следва да се вземат под внимание и предлаганите със законопроекта нови редакции на чл. 103г., ал. 1 и 2 ЗМПВВПТРБ (§ 9, т. 1 и 2), нови чл. 106б, ал. 2 – 4, чл. 106ж, чл. 106и и чл. 106к (§ 13), нова ал. 3 на чл. 115с ЗМПВВПТРБ (в новата редакция – § 37), както и разпоредбите на чл. 13, чл. 15, параграф 1 и чл. 18 от регламента. Регламент (ЕС) 2017/352 и законопроектът отреждаат активна роля на ползвателите на пристанището и на другите заинтересувани лица, както в процеса на определяне на размерите на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура на пристанищата по чл. 106а,</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| | <p>4. С оглед различния правен статут и вид собственост на пристанищната инфраструктура, както и с оглед различния кръг лица, които ползват инфраструктурата за достъп по море и сухопътната инфраструктура, следва таксите за достъп да са ясно разделени на две. Това е важно с оглед кръга на ползвателите, от една страна, и от друга – с цел да се ограничи възможността средствата, събрани от такса от корабите за осигуряване на достъп по море да бъдат разходвани за сухопътна инфраструктура.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>така и в процеса на разходването им. Видно от рецитал 9 на Регламент (ЕС) 2017/352, установените в него правила (в т.ч. и за пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура) не са обвързани с конкретен режим на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанищата. С § 8, т. 4 от поставения на обществено обсъждане законопроект беше създадена възможност „таксите за достъп да са ясно разделени на две“. Възприемането на постъпилото в хода на публичните консултации мотивирано предложение за отегляне на § 8, т. 4 от окончателния вариант на законопроекта означава, че такса за ползване на пристанищната инфраструктура ще се събира само от корабоприетелите и ще се разходва за обезпечаване на достъпа</p> |
|--|--|--------------------|---|

| | | | |
|--|--|---|---|
| | <p>5. Следва изрично да се посочи правото на пристанищата да събират кейови таки от посещаващите съответното пристанище кораби и да ги разходват за поддържане на собствената си инфраструктура. За държавните пристанища същите да се събират и разходват от ДП „Пристанищна инфраструктура“.</p> <p>6. Предвиждат се специален, по-нисък размер на таксата „ползване на пристанищната инфраструктура“ за достъп по море на корабите, посещаващи пристанищата със специално предназначение, поради специфичните обстоятелства, за които те минават през вълните води на Република България, а именно: кораборемонтна дейност и липсата на необходимост за поддържане на големи дълбочини.</p> | <p>Прието по принцип</p> <p>Не е прието</p> | <p>до съответното пристанище, както по море (съответно по вълнени водни пътища), така и по суша.</p> <p>Отразено в законопроект (§ 11) и в мотивите към него.</p> <p>Основанията за определяне на различен (в т.ч. по-нисък) размер на таксата за ползване на пристанищата инфраструктура са посочени в чл. 13, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата.</p> <p>Предлаганите със законопроекта нови редакции на чл. 103r, ал. 2 и чл. 109a, ал. 4 (в новата редакция – ал. 3) ЗМПВВПРБ са инспирирани от посочената разпоредба на регламента и целят да</p> |
|--|--|---|---|

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| | | | <p>направят тези основания общи за всички български пристанища, независимо дали попадат в приложното поле на регламента или не. Правомощието да определи размерите на пристанищните такси, в т.ч. по-ниски за определени типове или категории кораби, е предоставено изцяло и изключително на управителния орган на пристанище по чл. 106а, съответно на собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището.</p> |
| | <p>III. По отношение текстовете на проекта на ЗИДЗМПВВПРБ, целящи определянето на 2 големи пристанища Варна и Бургас със съответни терминали: Приемаме така предложената идея да бъдат създадени 2 големи пристанища Варна и Бургас със съответни терминали и да бъде премахнато разделянето на вида пристанища за обществен транспорт на такива с национално и с регионално значение. Следва, обаче, тази промяна да отчита в достатъчна степен вида собственост на отделните терминали, а именно: частна, държавна и общинска, както и да се отчетат обстоятелството, че Регламент (ЕС) 2017/352 урежда в голямата си степен отношения, при които има ангажиране на публични средства, докато тук за пристанищата с регионално предназначение/терминалите – частна собственост, това не е валидно.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Съгласно разпоредбата на чл. 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352, същият се прилага за всички морски пристанища от трансевропейската</p> |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | <p>Отделно от това считаме, че в предложенията за Преходните и заключителните разпоредби, в частта уреждане на заварени положения, следва ясно да се отчете и Решение № 3 от 2014 г. на Конституционния съд на Република България.</p> | | <p>транспортна мрежа. Видно от редицата 9 на регламента, установените в него правила не са обвързани с конкретен режим на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанищата.</p> <p>В Конституцията на Република България е закрепен принципът на равнопоставеност на трите вида собственост – частна, държавна и общинска.</p> <p>От бележката не става ясно кои разпоредби на законопроекта трябва да отчитат в достатъчна степен вида собственост и коя точно степен на отчитане би била „достатъчна“.</p> <p>Смисълът на бележката не е достатъчно ясен, което не позволява да бъде съобразена.</p> |
| <p>IV. По отношение на промените, касаещи инфраструктурата за достъп по суша:</p> <p>1. С оглед императивното предвиждане в предложените нови текстове на закона, че инфраструктурата за достъп може да бъде само държавна собственост (за терминалите със специално предназначение – общинска) и респективно следващият от това процес по отчуждаване на определени имоти от настоящите собственици, както и с оглед необходимостта от ангажиране на</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Отчуждаването на определени имоти не е пряка и непосредствена последица от приемането на законопроекта, а предполата възвъл в сила специализиран подробен</p> | |

определен размер публични средства, следва задължително да бъде извършена
Оценка на въздействието с разписани количествени и качествени измервания.

устройствен план на съответното пристанище.
Член 112б, ал.2, т. 3
ЗМПВППРБ (както в действащата редакция, така и с предлаганата със законопроекта промяна), изисква към заявлението за одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт да се прилага финансова обосновка на инвестиционната инициатива, в т.ч. обосновка на необходимостта и размера на инвестициите за отчуждаване на поземлени имоти, както и за изграждане на инфраструктура за достъп по суша, на акватория или отделни нейни зони, на елементи на другата обща техническа инфраструктура на пристанището.
Отчуждаване би се наложило в три случая:
- когато съществуващ автомобилен или железопътен подход към пристанището (а не към отделен терминал), който

| | | | |
|--|---|--------------------|--|
| | <p>2. Няма данни за извършена идентификация на видовете, местонахождението и собствеността на подобен вид довеждаща инфраструктура за достъп по суша.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>осигурява връзката му с пътната мрежа, съответно с железопътната инфраструктура, не е собственост на държавата - когато трябва да се изгради нов автомобилен или железопътен подход върху земя, която не е държавна собственост; - когато автомобилен или железопътен подход, който не е собственост на държавата, осигурява достъп по суша до повече от едно от съществуващите морски пристанища за обществен транспорт с регионално значение – бъдещи терминали от пристанище по чл. 106а, поради което въпросният автомобилен или железопътен подход ще придобие качеството на обща техническа инфраструктура на пристанището по чл. 106а.</p> <p>Идентифицирането на инфраструктурата за достъп до пристанище по суша по вид, местонахождение и собственост не е задача на закона – нормативен акт,</p> |
|--|---|--------------------|--|

| | | | |
|--|---|--------------------|---|
| | <p>3. Проектът на ЗИДЗМПВВПРБ не дава яснота по: следвайки какъв ред, последователност и срокове, както и с какъв бюджет и ресурс би следвало да се извърши това отчуждаване, както и кой и как ще извършва последващата експлоатация и поддръжка. Също така и какви ще бъдат правилата и отношенията през т.нар. преходен период до приключването на тези процедури.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>който трябва да уреди по траен и еднообразен начин определена категория обществени отношения (чл. 3, ал.1 от Закона за нормативните актове). Идентифицирането е резултат от конкретно проектно решение за устройствено планиране на пристанището, което се дава със специализирания подробен устройствен план на съответното пристанище. С § 30, т. 2 (в новата редакция – § 32, т. 2) от законопроекта се предлага в чл. 112п ЗМПВВПРБ да бъде създадена ал. 3, регламентираща реда (в т.ч. „последователност и срокове“) за отчуждаване на имоти или части от имоти – частна собственост, предназначени с възъл в сила генерален план за изграждане или за разширение на инфраструктура за достъп по суша или на друга обща техническа инфраструктура на</p> |
|--|---|--------------------|---|

| | | | |
|--|---|--|---|
| | <p>4. Считаме, че добавянето освен на собственика на територията, отделно и собственика на инфраструктурата като лице, което може да иска промяна на подлежащите на вписване в Регистъра на пристанищата обстоятелства, ще постави в зависимост собственика на терминала и би могло да доведе до злоупотреби. Отделно от това не виждаме причина, която да изисква такова последващо участие на собственика на инфраструктурата в процеса на подновяване на вече издадено удостоверение за експлоатационна годност.</p> | | <p>пристанището – чл. 34а и следващите от Закона за държавната собственост. Същото препращане се съдържа и с § 59 (в новата редакция – § 64) от Преходните и заключителни разпоредби по отношение на случаите на отчуждаване на съществуваща инфраструктура за достъп по суша до пристанища за обществен транспорт. Предложенията в § 34, т. 1, буква „в“ (в новата редакция – § 36, т. 1, буква „в“) от законопроекта изменения и допълнения на чл. 115м, ал. 1, т. 4 ЗМПВВПРБ, отговарят на въпроса „кой и как ще извършва последващата експлоатация и поддръжка“.</p> <p>Мотивите към законопроекта са съответно допълнени, за да обосновават предлаганата замяна на използвания в момента в ЗМПВВПРБ термин „собственик на пристанище“ с правно</p> |
|--|---|--|---|

| | | | | |
|---|--|--------------------|--|--|
| | | | | <p>коректния израз „собственик на територията и пристанищната инфраструктура“.</p> |
| <p>5. СНЦ „Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт“ (по електронната и по обичайната поща)</p> | <p>Във връзка с промените на Закона за морските прострaнства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, подложен на обществено обсъждане, възникват следните въпроси и проблеми при прилагането му по отношение на пристанища със специално предназначение, регистрирани по чл. 107 – 109 от закона:</p> <p>1. Таксите за корабите, посещаващи българските пристанища</p> <p>1.1. По отношение размера на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура</p> <p>До настоящия момент се събираха канални, тонажни, линейни кейови и светлинни такси. С предложената промяна таксите се обединяват в една такса за ползване на пристанищната инфраструктура.</p> <p>Макар в закона да са определени принципите, които трябва да се спазват при определянето на таксите, все още няма Методика или подготвена промяна/респективно нова Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Предвид това няма янота как ще се диференцират таксите, т.е. дали за всички кораби, посещаващи всички пристанища на Република България, таксите ще бъдат еднакви или ще бъдат разграничени според вида пристанище, което посещават, или по някакъв друг принцип. Това е от съществено значение за корабостроителните и кораборемонтни заводи и неправилното определяне на таксите може да доведе до затрудняване работата на пристанищата по чл. 109 от ЗМПВППРБ, тъй като по действащата тарифа, при това че корабите, които посещават тези пристанища, плават без товар и газенето е малко, размерът на тонажната такса е 0,05 евро за един бруто тон за всеки кораб, а не в размер на 0,40 – 0,55 евро на БТ, както е определен за корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Както правилно е посочено в бележката, задача на законопроекта е да уреди принципите, които трябва да бъдат следвани при определяне размера на пристанищните такси, а определянето на конкретните размери е задача на тарифата, която ще приеме управителният орган на пристанище по чл. 106а, съответно собственикът на територията и пристанищната инфраструктура на пристанище извън обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352. В чл. 13, параграфи 4 и 5, чл. 15, параграф 1 и чл. 18 от регламента са уредени</p> | |

| | | | |
|--|---|--------------------|--|
| | <p>1.2. По отношение разходването на таксата за пристанищната инфраструктура В предложената нова ал. 5 на чл. 103г е заложено, че събраните такси се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване разходите за изграждане и поддръжане на инфраструктурата на пристанището и за поддръжане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището.</p> <p>Тъй като с настоящите промени в закона достъпът се разделя на инфраструктура за достъп по море и инфраструктура за достъп по суша, то неизменно този запис поражда въпроса за обезпечаване на кой достъп се отнася. Считаме, че трябва да се разходват само за обезпечаване на достъпа по вода, тъй като, от една страна, таксите са събрани от ползването на тази инфраструктура, би било редно да се разходват само за нейното поддръжане, а от друга страна, ДППИ може и поддържа и инфраструктура за достъп по суша единствено на пристанищата – държавна собственост, което поставя в неравностойно положение пристанищата – частна собственост.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Механизмите за гарантиране спазването на установените принципи. Тези механизми отреджат значителна и активна роля на ползвателите на пристанището и на всички други заинтересувани лица (в т.ч. на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, за достъп до които по вода се използва инфраструктурата за достъп на пристанище по чл. 106а.</p> <p>В публикувания за обществено обсъждане законопроект е предвидена възможност за въвеждане на такса за ползване на пристанищната инфраструктура за достъп по суша (§ 8, т. 4 от законопроекта относно изменение на чл. 103в, ал. 4 ЗМПВВПРБ).</p> <p>Възприемането на направеното в рамките на общественото обсъждане</p> |
|--|---|--------------------|--|

Инфраструктурата за достъп по суша би следвало да се поддържа от събраните концесионни или наемни такси на държавните пристанища, тъй като пристанищата – частна собственост, я поддържат за своя сметка с приходите от дейността си.

мотивирано предложение за премахване на този текст означава, че таксата за ползване на пристанищната инфраструктура ще се използва за поддържане и модернизиране на съществуващата и изграждане на нова инфраструктура за достъп, както по вода, така и по суша. Цитираната в становището разпоредба на чл. 103г, ал. 5 касае само пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт. Предназначението и начина на разпределяне на паричните постъпления от концесионни възнаграждения за държавни концесии са определени в чл. 155 от Закона за концесиите. От становището не става ясно в какво се изразява неравностойното положение на „пристаната – частна

| | | |
|--|--|---|
| | <p>Поражда се и въпросът какъв ще бъде принципът за разпределение на средствата за поддръжане и изграждане на инфраструктурата на пристанището и за поддръжане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището, ако средствата не достигат за всички необходими, респективно заявени дейности. Ще има ли определен или ще има определени приоритети (например, държавната собственост срещу частната). Ще се изготвя ли годишна програма и тя ще бъде ли подложена на обсъждане от заинтересованите лица. Ще могат ли те да влияят върху този процес.</p> <p>До настоящия момент акваториите на пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ са поддръжани изцяло от собствениците на тези пристанища за тяхна сметка, поради което, поради така създалата се практика, считаме, че е резонно определен процент от таксите, събрани от корабите, посещаващи тези пристанища, да се заделят или да остават по сметка на собствениците на тези пристанища със специално предназначение и същите да могат да бъдат разходвани само за поддръжане на акваторията.</p> | <p>Прието по принцип</p> <p>Не е прието</p> <p>собственост“, след като съгласно предложенияте с § 8, т. 2, 3 и 6 и § 9 от законопроекта нови редакции на чл. 103в, ал. 2, 3 и 6 и чл. 103г ЗМПВВПРБ ДП „Пристаннища инфраструктура“ и собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт, в които няма терминали – държавна собственост, имат еднакви права и задължения.</p> <p>В законопроекта са включени текстове (в новата редакция – § 13, § 38, т. 2 и § 41, т. 1) относно инвестиционната програма на управителния орган на пристанищата по чл. 106а.</p> <p>Когато корабите, за да посетят пристанище по чл. 109 ЗМПВВПРБ, използват инфраструктура за достъп по вода на пристанище по чл. 106а, следва да бъде съобразено определеното за „такса за ползване на</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--------------------|--|---|
| | | | <p>пристанищата инфраструктура“ по чл. 2, т. 9 от Регламент (ЕС) 2017/352 така събира в полза (пряко или непряко) на управителния орган на пристанището или на компетентния орган. В тези случаи ДП „Пристанищна инфраструктура“, както досега, така и в бъдеще ще поддържа зоните за подождане и/или зоните за маневриране на корабите на пристанищата по чл. 109 ЗМПВВПРБ. Ако за пристанище по чл. 109 ЗМПВВПРБ не е налице описаната хипотеза, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура ще се определят по размер и ще се събират от собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището по чл. 109 ЗМПВВПРБ (§ 14, т. 2 от законопроекта).</p> <p>Настоящият законопроект няма за задача и не</p> |
| <p>1.3. По отношение размера на таксата за приемане и обработване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност</p> | <p>Не е прието</p> | | |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>В новата редакция на чл. 103д, ал. 1, т. 2 е заложено да се определят такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, които да покриват 30% от разходите за осигуряване на пристанищни приемни съоръжения и тази такса да се заплаща от всички кораби, които посещават или оперират в съответното пристанище, независимо дали е ползвано пристанищното приемно съоръжение или не. Тази разпоредба се прилага и за пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ.</p> <p>Категорично не сме съгласни с тази постановка, поради следните причини: Пристаннищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ са частни търговски дружества. Те не са административен, държавен/респективно общински орган и не могат да определят и събират ТАКСИ. Таксата по своята правна същност представлява вид публично вземане, поради което събирането на такси от нас ще противоречи на правната уредба.</p> <p>Пристаннищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ могат и към момента определят цена за услугите по събиране и оползотворяване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, но само когато тази дейност е извършена. Няма търговска логика и търговски механизъм, с който да задължим корабособствениците да заплащат услугата, която не сме извършили.</p> <p>Дори и да приемем, че се намери механизъм за събиране на тази „такса“ при използвана услугата, то това ще ни постави в изключително неблагоприятно положение в сравнение с конкурентията от съседните държави и ще намали конкурентоспособността ни в региона на кораборемонтен бранш.</p> | <p>променя установената уредба на пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, с която са въведени изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), както е изменена.</p> <p>Предлаганата нова редакция на чл. 103д, ал. 1, т. 2 възпроизвежда действащата редакция на чл. 103д, ал. 2, т. 2 ЗМПВВПРБ на новото й систематично място. Въпросът относно характера на пристанищните такси е решен с § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавните такси – по подобие на таксите, това събирани от банките, това</p> |
|--|---|---|

| | | |
|---|--------------------|---|
| <p>1.4. По отношение на определяне на акваториалната такса по чл. 109в Тук отново все още не е ясен механизма и принципите на определянето и начина на разходването ѝ.</p> <p>Предлагаме същата да се разходва за поддържане на акваторията и котлованите на плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между брега и кораба или за защита от ветрово или вълново въздействие, като това да бъде разписано в закона.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>не са публични вземания на държавни органи и бюджетни организации. Предлаганото с § 52 (в новата редакция – § 54) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта допълване на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавните такси не представлява преразглеждане на трайно възприетото законодателно решение.</p> <p>Принципът е определен в новия чл. 109в (§ 15 от законопроекта) – акваториална такса се заплаща ежегодно от собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанище по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, който е разположил в акваторията плаващи хидротехнически съоръжения за връзка между кораба и брега или за защита от ветрово или вълново въздействие.</p> |
|---|--------------------|---|

| | | | |
|--|---|--|---|
| | <p>2. По отношение на предвидената възможност за собствеността на инфраструктурата за достъп по суша: В предложена редакция на чл. 112 е заложено с инфраструктурата за достъп по суша за пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВНПРБ да е само публична общинска собственост. Тази редакция е неприемлива за нас поради следното: Определението за пристанище по чл. 109 е: „Всяко пристанище, което е технологично свързано с производствения процес на корабостроителните и кораборемонтните предприятия“, т.е. това са само съоръженията, на които се извършват пристанищни услуги. Заводите са разположени и притежават територии, които не са включени в обхвата на пристанищата. Достъпът от входовете на заводите и от тези територии до водата се осъществява от вътрешни пътища, частна собственост.</p> | | <p>Размерът на таксата се определя в тарифа, приета от Министерския съвет. Акваториалната такса е плащане към бюджета, поради което начинът на разходване на акумулираните средства се определя със Закона за държавния бюджет за съответната година. В случай таксата се заплаща, понеже конкретен стопански субект трайно е ангажиран определена част от акваторията – публична държавна собственост, разполагайки собствените си плаващи съоръжения, за да осъществява търговската си дейност.</p> |
| | <p>Прието</p> | <p>Огразено в законопроекта (в новата редакция – § 19, т. 1, буква „б“) и в мотивите към него.</p> | |

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| | <p>Недопустимо е тези пътища да бъдат публична общинска собственост и като такива да бъдат включени в общинската мрежа от пътища.</p> <p>Предполагаме, че идеята тук е пътят до входа на завода да бъде публична общинска собственост, но така разписано означава, че пътят от портала на завода до кея ще трябва да бъде отчужден и ще промени собствеността си. Изхождайки от характера му ще бъде даден свободен достъп на всички лица, което от своя страна ще доведе до невъзможност от прилагане на мерките по пристанищна сигурност.</p> | | |
| <p>3. Бъдейки частни пристанища по чл. 109 от ЗМПВВПРБ, свързани с корабостроителната и кораборемонтната дейност, ние не сме и не можем да бъдем ползватели на публични средства, тъй като ЕС не позволява държавна помощ в кораборемонта и корабостроенето.</p> <p>Ето защо считаме, че голяма част от промените, които се налагат от прилагането на Регламент (ЕС) 2017/352, не би следвало да се вменяват и на нас.</p> | | <p>Не е прието</p> | <p>Бележката е неясна, поради което не може да бъде преценена нейната основателност – не са идентифицирани (дори и най-общо) въпросните „голяма част от промените“, които според авторите на становището не би следвало „да се вменят“ на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата със специално предназначение.</p> |
| <p>Във връзка с гореизложеното, предлагаме текстове за изменение на законопроекта и изразяваме нашето желание за работна среща с Изпълнителна агенция „Морска администрация“, на която да прецизираме текстовете на законопроекта.</p> <p>1. По чл. 92, предложението за създаване на нова ал. 10, предлагаме следната редакция: „(10) Производството по вписване в регистъра по ал. 4 и вписването на промени в обстоятелствата по ал. 5, т. 1 – 11, които не налагат издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, започва по заявление на</p> | <p>Във връзка с гореизложеното, предлагаме текстове за изменение на законопроекта и изразяваме нашето желание за работна среща с Изпълнителна агенция „Морска администрация“, на която да прецизираме текстовете на законопроекта.</p> <p>1. По чл. 92, предложението за създаване на нова ал. 10, предлагаме следната редакция: „(10) Производството по вписване в регистъра по ал. 4 и вписването на промени в обстоятелствата по ал. 5, т. 1 – 11, които не налагат издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, започва по заявление на</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Предложената в становището редакция на разпоредбата е по-малко благоприятна за заинтересуваните лица от</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>заинтересуваното лице, а във всички останали случаи – по инициатива на административния орган.“</p> <p>Мотиви: Текстът в законопроекта е некоректен. Няма как без инициатива на заинтересовано лице административният орган да започне вписване на първоначална регистрация на пристанище, респ. терминал. Волята на собственика по отношение желанието за регистрация, както и на вида пристанище, пристанищните услуги, оператора, имотите, включени в обхвата на пристанището, трябва да бъде ясно заявена и въз основа на това заявление да се започне процедурата по регистрация.</p> | <p>гази, която предлагат авторите на законопроекта.</p> <p>Първоначалното вписване на пристанището в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ ЗМПВВПРБ задължително се предхожда от издаване на първо удостоверение за експлоатационна годност (в този смисъл – чл. 92, ал. 6 ЗМПВВПРБ).</p> <p>Документите, които се прилагат към заявлението за вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ съвпадат с част от документите, необходими за издаване на удостоверение за експлоатационна годност (VEI). За да може да започне да експлоатира по предназначение съответното пристанище, пристанищен терминал или специализиран пристанищен обект, собственикът на пристанищната територия и инфраструктура се нуждае от: VEI и удостоверение за вписване в регистъра по</p> |
|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| | <p>2. По чл. 96, ал. 2, т. 5 предлагаме следната редакция:</p> <p>„5. срокът на валидност на удостоверение за експлоатационна годност на пристанището е изтекъл и в продължение на един месец собственикът на пристанището не е предприел действия за издаване на ново удостоверение;“</p> <p>Мотиви: От една страна, съгласно чл. 92, ал. 5, т. 2 в регистъра на пристанищата се вписва „собственикът на пристанището“, а не на пристанищната територия и инфраструктура, т.е. идентифициран може да бъде само собственикът на пристанището. От друга страна, ако БДЖ е собственик на жп клон, преминаващ през пристанището, може ли да предприеме действия за издаване на ново удостоверение.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>чл. 92, ал. 4 ЗМПВВППРБ.</p> <p>Подаването на заявление за издаване на първо УЕГ манифестира ясно това желание, поради което подаването на отделно заявление за вписване в регистъра, както и заплащането на предвидената за тази административна услуга държавна такса се явява ненужна административна тежест.</p> <p>С § 4, т. 1, буква „а“ от законопроекта е предложена промяна на разпоредбата на чл. 92, ал. 5, т. 2 ЗМПВВППРБ като за в бъдеще в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВППРБ ще се вписва собственикът на територията и пристанищната инфраструктура. В този смисъл предложената с § 5, т. 1 от законопроекта промяна в редакцията на чл. 96, ал. 2, т. 5 ЗМПВВППРБ представлява последователно прокарване на идеята за</p> |
|--|--|--------------------|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>3. По чл. 103г предлагаме да се създаде нова ал. 6 със следния текст:</p> <p>„(б) Принципите и приоритетите на разходването на таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се определят в методика, изготвена от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и утвърдена от Министерството на транспорта.“</p> <p>Въз основа на Методиката Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ежегодно изготвя инвестиционна програма, която се подлага на обществено обсъждане със заинтересованите лица.“</p> <p>Мотиви: Посочените по-горе в т. 1.2.</p> <p>4. По чл. 109а, ал. 1 предлагаме следната редакция:</p> <p>„(1) За корабите, които имат престой или оперират в пристанищата по чл. 107 – 109, с изключение на военните кораби, се заплащат таксите по чл. 103в, ал. 1. Таксите за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, се заплащат при осъществяване на услугата по приемане на отпадъци.“</p> <p>Мотиви: Посочените по-горе в т. 1.3.</p> | <p>ЗАМЯНА НА НЕТОЧНОТО ПОНЯТИЕ „СОБСТВЕНИК НА ПРИСТАНИЩЕТО“</p> <p>(Доколкото пристанище без акватория не може да има, а последната задължително е публична държавна собственост) със „собственик на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището“.</p> <p>В законопроекта са включени текстове относно инвестиционната програма на управителния орган на пристанищата по чл. 106а (в новата редакция – § 13, § 38, т. 2 и § 41, т. 1).</p> <p>Проманата на установената система от такси за приемане и обработване на отпадъци не задача на настоящия законопроект.</p> <p>Въвеждането на предложенния текст би представлявало неоправдано отклоняване от изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември</p> |
|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари, както е изменена. Съгласно чл. 8, параграф 2, буква „а“ от тази директива един от основните принципи на системата от такси за покриване на разходите за използването на пристанищните приемни съоръжения, който следва да се спазва е, че всички кораби, които имат престой в пристанище на държава членка, посмат значителна част от тези разходи, независимо от това дали използват съоръженията или не. В рецитал 14 на директивата изрично е посочено, че: „В интерес на опазването на околната среда, системата за определяне на таксите следва да насърчава предаването на отпадъците от експлоатацията на корабите по-скоро в пристанищата, отколкото</p> |
|--|--|--|---|

| | | |
|---|---|--|
| | | <p>изхвърлянето им в морето. Този резултат може да бъде постигнат по-лесно, като се предвиди, че всички кораби участват в разходите за приемане и третиране на отпадъци, произхождащи от експлоатацията на корабите, за да се намали финансовата изгода, която носи изхвърлянето им в морето.“</p> |
| <p>6. СНЦ „Конфедерация на работодателите и индустриалците в България“ (по електронната и по обичайната поща)</p> | <p>Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България подкрепя принципите, залегнали в Регламент (ЕС) 2017/352 и отразени в законопроекта за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, а именно за установяване на прозрачност на публичното финансиране и пристанищните такси, опростяване на административните процедури, свързани с обслужването в пристанищата и прегледа на ограниченията за предоставяне на услуги на пристанищата. С предложението за законодателно изменение се въвежда изцяло нова рамка по отношение на структурата на събираните пристанищни такси като място досегашното разделение на канални, тонажни, линейни и светлинни такси се въвежда понятието „такса за ползване на пристанищната инфраструктура“.</p> <p>Предложението за законодателни промени премахва разграничението между „пристанище за обществен транспорт с национално значение“ и „пристанище за обществен транспорт с регионално значение“, като всички пристанищни терминали (досега пристанища от регионално значение), които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали. В този случай всички ползватели на услугите на пристанищните терминали и операторите в пристанищните райони, включени в приложение II на 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, а именно в пристанище Варна и в пристанище Бургас (за морските пристанища), ще заплащат една и</p> | |

| | | |
|--|--------------------------|--|
| <p>съща по вид и размер такса за ползване на пристанищната инфраструктура в полза на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. С предвидените законодателни промени пристанищните услуги ще бъдат предоставяни в условията на равнопоставеност и силно конкурентна среда, основана на пазарните принципи между различните категории пристанищни оператори.</p> | <p>Прието по принцип</p> | <p>Предложението за създаване на законова възможност за въвеждане на пристанищна такса за ползване на пристанищната инфраструктура за достъп по суша е оттеглено. Все пак се налага уточнението, че именно в описания в становището случай законопроектът предвижда подходите към пристанището, а не към отделен негов терминал, както и участъците от линейните инженерни мрежи, обслужващи повече от един терминал (независимо на кого принадлежи правото на собственост върху територията и пристанищната</p> |
| <p>Наред с добрите предложения обаче, законопроектът съдържа разпоредби, които дават основание за нееднозначно тълкуване и могат да създадат сериозни трудности при прилагането им.</p> <p>1. Установяване на прозрачност на публичното финансиране и механизъм за определяне на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура</p> <p>А. Съгласно заложено изменение в чл. 103в, ал. 4 от проектозакона на доказана необходимост, с цел финансиране на дейността по поддържане на инфраструктурата за достъп по суша, ДППИ или собствениците на пристанищната инфраструктура могат да събират пристанищни такси и от товародателите и товарополучателите. В тези случаи таксите се събират преди влизане в пристанището на сухопътното превозно средство. На първо място считаме, че разпоредбата е в противоречие с духа на Регламент (ЕС) 2017/352, съгласно който същият цели да намали разходите за ползвателите на пристанищни и транспортни услуги и посредством финансовата рамка да се насърчат морските превози. Въвеждането на допълнителна такса за достъп до пристанищната инфраструктура по суша увеличава разходите за автомобилен и железопътен транспорт на товари от и до пристанищата в Република България и е в пълен разрез с принципите, заложи в Регламент (ЕС) 2017/352.</p> <p>Не е ясно и мотивацията за събиране на подобни такси в пристанищата за обществен транспорт, които са частна собственост (пристанище за обществен транспорт с регионално значение) и се намират в пристанищен район, включен в приложение II на 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. В този случай отговорен за сухоземната част (частна собственост), отредена за пристанище, е самият частен оператор. При този вид пристанищни терминали липсва обща пристанищна инфраструктура и инфраструктура за достъп – държавна собственост, поради което Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ няма правно</p> | <p>Прието по принцип</p> | <p>Предложението за създаване на законова възможност за въвеждане на пристанищна такса за ползване на пристанищната инфраструктура за достъп по суша е оттеглено. Все пак се налага уточнението, че именно в описания в становището случай законопроектът предвижда подходите към пристанището, а не към отделен негов терминал, както и участъците от линейните инженерни мрежи, обслужващи повече от един терминал (независимо на кого принадлежи правото на собственост върху територията и пристанищната</p> |

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| | <p>основание да събира и разходва финансови средства за поддръжка на инфраструктура – частна собственост.</p> <p>Доколкото пристанишните такси не са разходоориентирани, в конкретни случаи и въпреки че в закона изрично е записано, че тези такси ще се разходват за осигуряване на достъп до пристанищата по суша, липсва механизъм, чрез който ще се извършва ефективен контрол и ще се следи дали събраните от товародателите и товарополучателите целеви такси ще се разходват именно съгласно предназначението си.</p> <p>Б. В чл. 103г, ал. 1 и ал. 2 е оставена възможност за определяне на различни размери на таксите за ползване на пристанищата инфраструктура в зависимост от различните категории ползватели на пристанището и съобразяване с търговската стратегия и инвестиционни планове, прилагани в съответното пристанище. Считаме за целесъобразно в проектозакона да бъдат заложени и обсъдени основни принципи и обективни правила, въз основа на които ще се определят таксите за ползване на пристанищата инфраструктура.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>инфраструктура на термината) да са публична държавна собственост и да се поддържат от ДП „Пристанищна инфраструктура“ като управителен орган на пристанището. Както беше посочено и по-горе, механизмите за контрол по отношение на разходването на пристанишните такси, събирани в пристанищата по чл. 106а, са уредени в Регламент (ЕС) 2017/352.</p> <p>Принципите, които трябва да бъдат съблюдавани при определяне на пристанишните такси за ползване на пристанищата инфраструктура, са изброени именно в предложениата с § 9, т. 1 от законопроекта нова редакция на чл. 103г, ал. 1 ЗМПВШПРБ.</p> <p>Правилата, които трябва да бъдат следвани, се съдържат в предложенния чл. 106б (§ 13 от законопроекта) и в чл. 13</p> |
|--|--|--------------------|---|

| | | | | | |
|--|--------------------|--|--|--------------------|--|
| <p>и 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352. Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кой са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.</p> | <p>Прието</p> | <p>В. Съгласно § 53 от проектозакона пристанищните терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение, които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали. Счита се, че с цел избягване на всякакви съмнения относно терминалите, които образуват пристанище по чл. 106а, следва конкретните пристанища да бъдат обозначени с точни координати.</p> | <p>и 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352. Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кой са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.</p> | <p>Прието</p> | <p>В. Съгласно § 53 от проектозакона пристанищните терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение, които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали. Счита се, че с цел избягване на всякакви съмнения относно терминалите, които образуват пристанище по чл. 106а, следва конкретните пристанища да бъдат обозначени с точни координати.</p> |
| <p>и 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352. Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кой са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>2. Предоставяне на пристанищни услуги. В съответствие с общите принципи в ЕС доставчиците на пристанищни услуги са свободни да предоставят своите услуги в морските пристанища, обхванати от Регламент (ЕС) 2017/352. Въпреки това, регламентът предвижда и хипотези, в които да бъде възможно налагането на определени условия при упражняването на тази свобода. Съгласно заложения принцип в регламента, всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги следва да се основава на ясни и обективни причини и следва да не създава несъразмерни пречки на пазара. Съгласно проектозакона за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, функциите на компетентен орган по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 ще се осъществяват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и включват следните правомощия: 1. по чл.5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да предостави или да откаже да предостави право на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1; 2. по чл. 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да ограничи броя на пристанищните оператори, които извършват определена пристанищна услуга в пристанище по чл. 106а; 3. по чл. 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да вземе решение за налагане на задължение за извършване на обществена услуга по отношение на една или повече пристанищни услуги в пристанище по чл. 106а;</p> | <p>и 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352. Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кой са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>2. Предоставяне на пристанищни услуги. В съответствие с общите принципи в ЕС доставчиците на пристанищни услуги са свободни да предоставят своите услуги в морските пристанища, обхванати от Регламент (ЕС) 2017/352. Въпреки това, регламентът предвижда и хипотези, в които да бъде възможно налагането на определени условия при упражняването на тази свобода. Съгласно заложения принцип в регламента, всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги следва да се основава на ясни и обективни причини и следва да не създава несъразмерни пречки на пазара. Съгласно проектозакона за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, функциите на компетентен орган по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 ще се осъществяват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и включват следните правомощия: 1. по чл.5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да предостави или да откаже да предостави право на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1; 2. по чл. 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да ограничи броя на пристанищните оператори, които извършват определена пристанищна услуга в пристанище по чл. 106а; 3. по чл. 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да вземе решение за налагане на задължение за извършване на обществена услуга по отношение на една или повече пристанищни услуги в пристанище по чл. 106а;</p> |

| | | | |
|---|--|---------------------------|---|
| | <p>4. по чл. 9, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 относно осъществяването на контрол за изпълнение на изискванията за безопасни и здравословни условия на труд и безопасно осъществяване на пристанищните дейности и услуги;</p> <p>5. контрол за изпълнение на задължението по чл. 14 от Регламент (ЕС) 2017/352.</p> <p>Независимо от предоставената компетентност по Регламент (ЕС) 2017/352, считаме, че по отношение на някои от делегираните на компетентния орган правомощия проектозаконът следва да бъде допълнен, като се определят обективни и недискриминационни условия, които да гарантират в пълна степен прозрачна, обективна и пропорционална процедура при налагане на допустимите по регламента ограничения.</p> <p>Съгласно чл. 5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2917/352 компетентният орган може да предостави или да откаже да предостави право на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1. Същевременно текстът на регламента остава именно минимални условия, установени в чл. 4, при които компетентният орган би могъл да наложи ограниченията. Член 4 от регламента, обаче, ограничава минималните изисквания като оставя установяването им на компетентността на съответната държава членка.</p> <p>Съответната държава членка следва в рамките на поставените от регламента минимални изисквания да определи с вътрешното си законодателство обективните критерии, при които е допустимо ограничаване на правото за предоставяне на пристанищни услуги. Считаме, че проектозаконът следва да бъде допълнен с ясни и точни критерии, които да обосновават ограничаването на приетите в рамките на ЕС принципи на свободна стопанска инициатива.</p> | | <p>извършва пристанищните услуги;</p> <p>- основаната за постановяване на временно преустановяване дейността на пристанищния оператор или за заличаването му от регистъра по чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРЪ (т.е. преустановяване на правото на достъп до пазара на пристанищни услуги).</p> |
| <p>7. СНЦ „Асоциация на Дунавските общини – Дунав“ (по електронната поща)</p> | <p>Във връзка с чл. 111а на закона предлагаме т.н. „Лодкостоянки“ да бъдат включени в категорията на специализираните пристанищни обекти като места за престой на малки кораби за спорт и развлечение. Тяхното построяване да бъде съгласувано с Агенция „Морска администрация“, съответния клон на дирекция „Речен надзор“, Лом или Русе.</p> <p>Мотиви: Малки кораби за спорт и развлечения са регистрирали многобройни граждани на Дунавските общини, които използват места за престой. Тези т.н. „Лодкостоянки“ съществуват, но е необходимо в закона да се уточни статута им и да се узакони тяхното съществуване.</p> | <p>Прието по принципи</p> | <p>В ЗМПВВПРЪ и в момента са уредени категориите специализирани пристанищни обекти за престой на малки кораби за спорт и развлечения – пристаните за специални кораби по смисъла на чл. 5 от Кодекса на</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--------|--|
| | 8. адв. Валентина Бакалова (по електронната поща) | 1. Относно понятията „пристанище“, пристанищен терминал“ и „пристанищен район“: Видно от мотивите към проекта, главната цел на изменението и допълнението на ЗМПВВПРБ е „да бъдат въведени в българското законодателство мерки за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ, L 57 от 3 март 2017 г.) (по-нататък за краткост „Регламент (ЕС) 2017/352“). С § 13 от проекта се създава Раздел Па „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата“, който ще се прилага за българските морски пристанища, включени в приложение II на Регламент (ЕС) № 1315/2013. В основната и широкообхватна мрежа по приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013 попадат „морски пристанища“ Варна и Бургас. За ефективното и безпротиворечиво прилагане на новия раздел Па от глава четвърта „Пристанища“ в ЗМПВВПРБ следва да бъде пояснено приложното му поле, тъй като препращането към приложение II към | | <p>ТЪРГОВСКОТО корабоплаване. Законопроектът е допълнен с уредба на специализирани пристанищни обекти, наречени „лоджостоянки“ като обекти за обслужване на риболовните дейности – § 17, § 18, т. 1, § 26, т. 2 – б и § 55 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта.</p> <p>Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кои са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.</p> |
| | | | Прието | |

| | | | |
|--|--|--------------------|--|
| | <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 не е достатъчно. В § 53 от проекта за ЗИДЗМПВВПНПРБ се казва, че „От датата на влизане на този закон в сила пристанищните терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение и пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали.“</p> <p>Същевременно с § 1, § 34 и § 48 на ЗИДЗМПВВПНПРБ понятието „пристанищен район се различава“. Явно, с проекта се цели пристанищата за обществен транспорт с национално и регионално значение Варна и Бургас да бъдат определени като пристанище по чл. 106а, което налага да бъде дадено легално определение за морско пристанище по чл. 106а и преципиране на § 13 и § 53.</p> | | |
| | <p>2. Относно легалното определение за „инфраструктура за достъп“: Целесъобразно е в легалното определение на новата т. 53 от § 2 на Допълнителните разпоредби да се отдели „инфраструктура за достъп по море“, като се възпроизведе легалното определение от Регламент (ЕС) 2017/352, и „инфраструктура за достъп по суша“ – частта от общата техническа инфраструктура на пристанището за обществен транспорт, включваща общи железопътни и автомобилни подходи, осигуряващи връзка с републикански или общински пътища и републиканската железопътна инфраструктура и чрез които се осигурява достъп на ползвателите по суша до пристанището.</p> | Прието | Разпоредбата на § 48, т. 2, буква „г“ (в новата редакция – § 50, т. 2, буква „г“) от законопроекта е допълнена съответно. |
| | <p>3. Относно преходните и заключителни разпоредби:</p> <p>А. Предвид разпоредбите на § 57 от проекта на ЗИДЗМПВВПНПРБ е целесъобразно да бъде предвиден краен срок за одобряване на генералния план за съответното пристанище по чл. 106а, тъй като само чрез него ще могат да бъдат решени въпросите относно инфраструктурата за достъп по суша и море.</p> | Прието по принципи | В Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта е създаден нов § 62, определящ срока, в който управителният орган на пристанище по чл. 106а да предприеме необходимите действия за получаване на разрешение за изработване на проект |

| | | |
|---|--------------------|--|
| <p>Б Във връзка с предложението по б. „А“ предлагам да бъде допълнен § 51, каго в § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавната собственост, след думата „пристанища“ се добави „за обществен транспорт и инфраструктурата за достъп до тях“.</p> | <p>Прието</p> | <p>на генерален план на пристанището по чл. 10ба. Огразено в законопроекта (в новата редакция – § 53 от Преходните и заключителни разпоредби).</p> |
| <p>4. Относно таксите, които се определят и събират от ДППИ: Член 103в, ал. 2 предвижда Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да определя по размер и да събира такси за ползване на пристанищната инфраструктура за пристанища за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352, и за другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост. Предложението се отклонява от установения от законодателя ред за определяне на размера на инфраструктурните такси за ползване на транспортна инфраструктура. Съгласно чл. 35, ал. 3 от ЗЖПТ размерът на таксите за ползване на железопътна инфраструктура и обслужващите съоръжения се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Същият подход за определяне на таксите чрез методика, приета от МС, е възприет и в Закона за гражданското въздухоплаване (чл. 120 – 122 и сл. ЗГВ).</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Направените в становището паралели със Закона за железопътния транспорт и Закона за гражданското въздухоплаване не са коректни. Пропуска се обстоятелството, че единните европейски изисквания по отношение на определянето и събирането на инфраструктурни такси за ползване на железопътната инфраструктура са установени с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343 от 14 декември 2012 г.), както е изменена, което налага въвеждането им с нарочен</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>акт в националната правна система. По идентичен начин стои въпросът и с летищните такси изискванията по отношение на определението и събирането им са установени с Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70 от 14 март 2009 г.).</p> <p>Принципите и редът за определяне и събиране на пристанищните такси за ползване на пристанищата инфраструктура са установени с регламент, който не се нуждае от въвеждане, защото има пряко действие във всички държави членки. Следователно, не става дума за специфичен подход на българския законодател при установяване на правила за определяне на таксите за ползване на транспортна инфраструктура, който да</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|---|--------------------------|--|
| | <p>Неприемливо е предложението, дадено в чл. 106и, ал. 1 от проекта, с който се изключват от оспорване по съдебен ред решенията на управителния орган на пристанище по чл. 106а за определяне на структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура.</p> | <p>Прието</p> | <p>бъде следван и в настоящия законопроект, а за съобразяване с правната техника, която в различните случаи са използвали авторите на релевантните актове на вторичното право на Европейския съюз. Отражено в проекта на ЗИДЗМПВВПРБ – нови редакции на разпоредбите на чл. 106з, 106и и чл. 106к, както и в мотивите към законопроекта.</p> |
| | <p>5. Относно генералните планове за изграждане на пристанища за обществен транспорт:</p> <p>А. По § 7 – чл. 103а:</p> <p>В проекта на ЗИДЗМПВВПРБ не е предвиден срок за приемането на списъка по чл. 103а, ал. 2. Приемането на списъка от Министерския съвет не е обвързано с настъпването на конкретни правни последици. Същевременно в чл. 103а, ал. 3 се предвижда с решението на МС да се определят:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. термините на всяко пристанище, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107 – 109, и зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега; 2. границите на територията на всяко пристанище; 3. границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея – оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане. <p>Това означава, че решението на МС по ал. 2 не може да бъде прието преди да бъдат одобрени и влезли в сила генералните планове за пристанищата по чл. 106а, както и генералните планове за всички останали пристанища за обществен транспорт. Ето защо чл. 103а следва да бъде отменен, а данните по</p> | <p>Прието по принцип</p> | <p>Отмяната на чл. 103а, ал. 2 ЗМПВВПРБ не е сред задачите на настоящия законопроект. Срокът за внасяне в Министерския съвет на проект на решение по чл. 103а, ал. 2 ЗМПВВПРБ е определен в § 50, ал. 1 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИДЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 28 от 2018 г.). Настоящият законопроект е допълнен с текст (нов</p> |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | <p>ал. 3 да се включат в регистъра по чл. 92. Ако това предложение бъде възприето, ще следва да се коригира разпоредбата на чл. 112в, ал. 4 и чл. 112г, ал. 5.</p> <p>Б. По § 30 – чл. 112п, ал. 2:</p> <p>Предлагам нова редакция на ал. 2, както следва:</p> <p>„(2) В случаите на изграждане, реконструкция или рехабилитация на отделен обект или подобект в съществуващо пристанище категорията на строежа се определя в съответствие с чл. 137 от Закона за устройство на територията, като се вземат предвид характеристиките, значимостта, сложността и рисковете при експлоатация на конкретния обект, без да се отчита обстоятелството, че се разполага на територията на пристанище.“</p> <p>Във връзка с тази разпоредба предлагам да се обмисли възможността в чл. 112г, ал. 3 и ал. 4 да се предвиди министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да съгласува, а министърът на регионалното развитие и благоустройството да одобрява инвестиционните проекти и да издава разрешение за строеж за пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост.</p> | | <p>ал. 3 да се включат в регистъра по чл. 92. Ако това предложение бъде възприето, ще следва да се коригира разпоредбата на чл. 112в, ал. 4 и чл. 112г, ал. 5.</p> <p>Б. По § 30 – чл. 112п, ал. 2:</p> <p>Предлагам нова редакция на ал. 2, както следва:</p> <p>„(2) В случаите на изграждане, реконструкция или рехабилитация на отделен обект или подобект в съществуващо пристанище категорията на строежа се определя в съответствие с чл. 137 от Закона за устройство на територията, като се вземат предвид характеристиките, значимостта, сложността и рисковете при експлоатация на конкретния обект, без да се отчита обстоятелството, че се разполага на територията на пристанище.“</p> <p>Във връзка с тази разпоредба предлагам да се обмисли възможността в чл. 112г, ал. 3 и ал. 4 да се предвиди министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да съгласува, а министърът на регионалното развитие и благоустройството да одобрява инвестиционните проекти и да издава разрешение за строеж за пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост.</p> |
| <p>6. Относно учредяване на право на строеж върху морското дъно за изграждане или разширения на пристанища или други съоръжения:</p> <p>Разпоредбите на ЗМПВВПРБ, които предвиждат учредяване на право на строеж върху морското дъно, се нуждаят от прецизиране. Тълкуването на разпоредбите на закона показва, че навсякъде законодателят под „учредяване на право на строеж“ има предвид разрешение за използване на морското дъно във връзка с изграждането на нови или разширението на съществуващи пристанища или на други съоръжения, или линейни обекти на техническата инфраструктура.</p> <p>Съгласно чл. 63 от Закона за собствеността правото на строеж, като ограничено вещно право, се учредява от собственика на земята за друго лице за</p> | <p>Прието</p> | <p>§ 51) относно удължаване на този срок.</p> <p>Отразено в законопроекта (в новата редакция – § 32, т. 2).</p> | |
| <p>6. Относно учредяване на право на строеж върху морското дъно за изграждане или разширения на пристанища или други съоръжения:</p> <p>Разпоредбите на ЗМПВВПРБ, които предвиждат учредяване на право на строеж върху морското дъно, се нуждаят от прецизиране. Тълкуването на разпоредбите на закона показва, че навсякъде законодателят под „учредяване на право на строеж“ има предвид разрешение за използване на морското дъно във връзка с изграждането на нови или разширението на съществуващи пристанища или на други съоръжения, или линейни обекти на техническата инфраструктура.</p> <p>Съгласно чл. 63 от Закона за собствеността правото на строеж, като ограничено вещно право, се учредява от собственика на земята за друго лице за</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Не е налице основание за промяна на установения режим, доколкото всички пристанища за обществен транспорт, независимо чия е собствеността върху тяхната територия и инфраструктура, са национални обекти. В този смисъл – чл. 148, ал. 3, т. 2, буква „б“ от Закона за устройство на територията.</p> | |
| <p>6. Относно учредяване на право на строеж върху морското дъно за изграждане или разширения на пристанища или други съоръжения:</p> <p>Разпоредбите на ЗМПВВПРБ, които предвиждат учредяване на право на строеж върху морското дъно, се нуждаят от прецизиране. Тълкуването на разпоредбите на закона показва, че навсякъде законодателят под „учредяване на право на строеж“ има предвид разрешение за използване на морското дъно във връзка с изграждането на нови или разширението на съществуващи пристанища или на други съоръжения, или линейни обекти на техническата инфраструктура.</p> <p>Съгласно чл. 63 от Закона за собствеността правото на строеж, като ограничено вещно право, се учредява от собственика на земята за друго лице за</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Проманата на правилата относно учредяване на право на строеж за извършване на строителство върху морското дъно в границите на вътрешните морски води, териториалното море, дъното на българския участък и крайбрежната</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>изграждането на сграда или постройка, която да придобие в своя собственост и да използва самостоятелно.</p> <p>В приложения файл с текста на действащия закон са предложени конкретни редакции на някои разпоредби, които уточняват режима за използване на морското дъно за нуждите, посочени по-горе, както следва:</p> <p>1. В чл. 52а:</p> <p>1.1. В ал. 1 думите „учреди право на строеж за“ се заменят с „разреша“;</p> <p>1.2. В ал. 2 думите „Правото на строеж по ал. 1 се учредява“ се заменят с „Разрешението по ал. 1 се издава“;</p> <p>1.3. Алинея 3 се изменя така:</p> <p>„(3) За издаване на разрешението по ал. 1 титулярите на разрешението по ал. 2 заплащат такса, освен когато е в полза на община. Размерът на таксите се определя с наредба на Министерския съвет по предложение на министъра на икономиката, министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството, министъра на земеделието, храните и горите.“</p> <p>2. В чл. 52в, ал. 1 след думата „проекти“ се поставя точка и текстът до края се заличава.</p> <p>3. В чл. 52г, ал. 2 думите „правото на строеж“ се заменят с „разрешението“, а думата „учредено“ – с „издадено“.</p> <p>4. В основния текст на чл. 112а1, ал. 1 думите „Заявлението за разрешение“ се заменят със „Заявлението за издаване на разрешение“.</p> <p>5. В чл. 112б, ал. 2 точки 1 и 2 се отменят, а т. 3 се изменя така:</p> <p>„3. технологична и финансова обособка на необходимостта и размера на инвестициите за отчуждаване на поземлени имоти, както и за изграждане на инфраструктура за достъп по суша, на акватория или отделни нейни зони, на елементи на другата обща техническа инфраструктура на пристанището, а в случаите, когато на пристанището ще се обслужват кораби от международно плаване – и на зона по чл. 101, ал. 1.“</p> <p>6. В чл. 112г, в ал. 3 и ал. 4 след думите „Инвестиционните проекти“ се добавя „за обектите по ал. 1“.</p> <p>7. В чл. 112е.</p> <p>7.1. В ал. 1 думите „може да се учреди право на строеж“ се заменят с „може да се разреши“, а думите „за изграждане“ – с „изграждане“;</p> | <p>заливаема ивица на река</p> <p>Дунав не е част от задачата на настоящия законопроект.</p> <p>Изложените в становището съображения имат своите основания, но налагат допълнително внимателно обмисляне, включително с оглед на съотношението на този правен институт с други, които на пръв поглед изглеждат твърде близки (напр., регламентираното в Закона за водите разрешително за ползване на повърхностен воден обект с цел изграждане на стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения).</p> |
|---|--|

- 7.2. АLINEЯ 2 се изменя така:
- „(2) Разрешението се издава, когато това е необходимо за трайно задоволяване на обществени потребности от местно значение.“;
- 7.3. АLINEЯ 3 се отменя.
- 7.4. В ал. 4 думите „Обемът на правото на строеж“ се заменят с „Местоположението на съоръженията“.
8. Навсякъде в текста на чл. 112ж думата „обектите“ се заменя със „съоръженията“.
9. В основния текст на чл. 112з думите „може да се учреди право на строеж, когато това е необходимо за“ се заменят с „може да се разреши“.
10. Член 112и се изменя така:
- „Чл. 112и (1) По реда на чл. 112з, ал. 1 Министерският съвет може да разреши разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт или разширение на съществуващо пристанище по чл. 107 – 109 или на специализиран пристанищен обект по чл. 111а, ал. 1 или чл. 111б, ал. 1.
- (2) Разрешението по ал. 1 се издава в полза на собственика на територията и инфраструктурата на съществуващото пристанище или на терминал от таква пристанище, съответно на собственика на съществуващия специализиран пристанищен обект.
- (3) Местоположението на съоръженията по ал. 1 се определя в съответствие с одобрения генерален план на пристанището за обществен транспорт, съответно на одобрения специализиран подробен устройствен план по чл. 112д – във всички останали случаи.
11. В чл. 112к:
- 11.1. В ал. 1 думите „Право на строеж“ се заменят с „Разрешението по чл. 112з, ал. 1“;
- 11.2. В ал. 2 думите „Обемът на правото на строеж“ се заменят с „Местоположението на съоръженията“.
12. В чл. 112л:
- 12.1. В ал. 1 думите „Право на строеж“ се заменят с „Разрешението по чл. 112к, ал. 1“, а думите „се учредява“ – със „се издава“;
- 12.2. АLINEЯ 2 се изменя така:

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p>„(2) Във всички останали случаи за издаване на разрешението по чл. 112з и чл. 112и титулярите на разрешението заплащат такса в размер, определен по реда на наредбата по чл. 52а, ал. 3.“</p> <p>13. Член 112м се отменя.</p> <p>14. В чл. 112н думите „учредено право на строеж по чл. 112з“ се заменят с „разрешението по чл. 112з и чл. 112к, ал. 1“.</p> | | |
|--|--|---|--|--|

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ НА ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, ПРОВЕДЕНИ В ПЕРИОДА ОТ 21 НОЕМВРИ ДО 5 ДЕКЕМВРИ 2019 Г.

| № | Организация/потребител /вкл. начина на получаване на предложението/ | Бележки и предложения | Приети/ неприети | Мотиви |
|----|--|--|---------------------|---|
| 1. | СНЦ „Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт“ (по обичайната поща) | <p>Да бъде разгледано още веднъж становището на Българската национална асоциация по корабостроене и кораборемонт относно размера на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура, която се събира за корабите, посещаващи пристанищата със специално предназначение по чл. 109 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.</p> <p>Предлагаме в чл. 109а предложената нова ал. 3 да бъде изменена по следния начин:</p> <p>„(3) Когато за достъп по море до пристанище по чл. 107 – 109 се използва инфраструктура за достъп до пристанище по чл. 106а, пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура се определят по размер и се събират от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Размерът на таксите не може да надвишава 50 % от размера на таксите за пристанища за обществен транспорт.“</p> <p>Мотиви:</p> <p>1. Корабите, посещаващи корабостроителните и кораборемонтни заводи, ползват за достъп по вода само част от акваторията, поддържана от „Пристанищна инфраструктура“, като всички са без товар.</p> <p>2. Поради горната специфика газенето на корабите, посещаващи заводите, е значително по-малко от поддържаната от „Пристанищна инфраструктура“ дълбочина на фарватера, необходим за корабите с товар и изискваща значителни финансови средства (средното газене на корабите, посещаващи заводите, е около 4,5 метра, докато дълбочината на Канал 1 и Канал 2 на пристанище Варна е до 11,50 метра, респективно корабите под товар газят средно 10 метра).</p> | Не е прието | <p>Задачата на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) е да регламентира видовете пристанищни такси, принципите и реда за определяне на техния размер и начина на оповестяването им на ползвателите на пристанището, но не и да определя размера им (в абсолютни стойности или като фиксира границите, в които да бъде определен). Създаването на законова норма, която въвежда занижени параметри на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура за достъп до конкретен вид пристанища, без да се основава на конкретни</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>3. Броят на корабите, посещаващи заводите, е значително по-малък от корабите, посещаващи съответните пристанища с национално и регионално значение, поради технологичния процес.</p> <p>4. Оперативната акватория пред заводите се поддържа в необходимата дълбочина само със собствени финансови средства на заводите, за разлика от акваторията на пристанищата с национално и регионално значение.</p> <p>5. Пристанищната инфраструктура за достъп по суша също е собственост на заводите и се поддържа отново със собствени финансови средства.</p> <p>6. Неправилното определяне на таксите за корабите, посещаващи корабостроителните и кораборемонтните заводи, ще доведе до неконкурентност спрямо заводите в региона и до отказ на поръчки – намаляване на приходи, съкращаване на работни места и т.н.</p> <p>7. Със средствата от пристанищните такси се поддържа и оперативната акватория, и пристанищна инфраструктура по суша само на пристанищата за обществен транспорт.</p> <p>Изложените по-горе обективни факти предполагат и едно принципно по-различно определяне на размера на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура от пристанищата със специално предназначение по чл. 109, което да бъде посочено ясно в закона, с оглед постигане на равнопоставеност с пристанищата за обществен транспорт и да не подлежи на търкуване в тарифата.</p> <p>В заключение отново бихме искали да акцентираме: ЕС не позволява държавна помощ в кораборемонта и корабостроенето и като частни пристанища по чл. 109 от ЗМПВВПРБ, свързани с корабостроителната и кораборемонтната дейност, заводите не могат да бъдат ползватели на публични средства. Ето защо считаме, че голяма част от промените, които се налагат от прилагането на Регламент (ЕС) 2017/352 не би следвало да се вменяват и на корабостроителните и кораборемонтните заводи.</p> | <p>финансови разчети, също може да бъде разглеждано като форма на предоставяне на неосновано предимство (държавна помощ) в полза на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на тези пристанища.</p> <p>Ефективният способ за защита на законните интереси на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, за достъп до които по вода се използва инфраструктура за достъп на пристанище по чл. 106а, е уреден в чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352.</p> <p>Изложените в подкрепа на предложението мотиви, свързани с произхода на средствата за поддържане на оперативната акватория на пристанищата са неотнормирани, а по</p> |
|--|--|--|

отношение на пристанищата за обществен транспорт са и неверни, защото не са съобразени предложените с § 36, т. 1 от законопроекта промени в чл. 115м, ал. 1 ЗМПВВПРБ. Пропуснато е и обстоятелството, че поддържането на инфраструктура за достъп по море не се изразява само в осигуряване на проектите дълбочини в зоната за подхождане и зоната за маневриране на корабите в пристанищната акватория, но включва също навигационното осигуряване на последната и информационното обслужване на корабоплаването, което прави възможно достигането на корабите по вода до съответното пристанище. Бележката, според която: „голяма част от промените не би следвало да се вменият и на

| | | | |
|---|---|--------------------|---|
| | | | <p>корабостроителните и кораборемонтни заводи“⁴, вече е коментирана в Справката за отразяване на постъпилите предложения от публичните консултации по законопроекта, проведени в периода от 23 май до 24 юни 2019 г.</p> |
| <p>2. СНЦ „Асоциация на българските частни пристанища“ <i>(по обичайната поща)</i></p> | <p>Във връзка с повторно публикувания за обществено обсъждане проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗИДЗМПВВПРБ), настояваме да бъде обрнато внимание на следните важни въпроси, които следва задължително да бъдат решени преди приемането на промените на закона и които засягат съществено дейността на частните пристанища в България:</p> <p>1. Не е посочен начинът на формиране на таксата за ползване на пристанищна инфраструктура по чл. 103в, ал. 1, т. 1, нито критерии и ограничения за определянето ѝ.</p> <p>Това е съществен проблем за пристанищата, доколкото липсата на обективни критерии дава възможност за определяне на нелимитирани и необосновани размери на тази такса.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>С § 8 и § 9 от законопроекта се предлагат нови редакции на чл. 103в и чл. 103г ЗМПВВПРБ. Първата редакция регламентира случаите, в които се дължат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, лицата, които разполагат с правото да определят размера им и да ги събират и имат задължението да ги оповестяват публично,</p> |

| | | |
|--|--------------------|--|
| <p>както и сроковете за заплащане на таксите</p> <p>Вторият текст урежда принципите, които трябва да бъдат съблюдавани при определяне на размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, критериите за диференциране на размера на таксите и за какво може да бъдат разходвани акумулираните от такси финансови средства.</p> <p>От мотивите към направената бележка не става ясно какво друго, освен принципите, критериите и реда за определяне на размера, включва употребеното в същата понятие „начин на формиране на таксата“.</p> <p>Съгласно предложената с § 9, т. 3 от законопроекта ал. 5 на чл. 103г, средствата, събрани от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се разходват за обезпечаване</p> | | <p>както и сроковете за заплащане на таксите</p> <p>Вторият текст урежда принципите, които трябва да бъдат съблюдавани при определяне на размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, критериите за диференциране на размера на таксите и за какво може да бъдат разходвани акумулираните от такси финансови средства.</p> <p>От мотивите към направената бележка не става ясно какво друго, освен принципите, критериите и реда за определяне на размера, включва употребеното в същата понятие „начин на формиране на таксата“.</p> <p>Съгласно предложената с § 9, т. 3 от законопроекта ал. 5 на чл. 103г, средствата, събрани от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се разходват за обезпечаване</p> |
| | <p>Не е прието</p> | <p>2. Не е посочен начинът на разходване на събраната такса за ползване на пристанищна инфраструктура и по-конкретно поставяне на ограничения за какво може да бъде разходвана. Отговорът, посочен в Справката за отразяване на постъпилите възражения от обществените консултации, проведени в периода от 23 май до 24 юни 2019 г., че: „както включва услугата е описано в чл. 115м, ал. 1, който определя предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ и по-специално т. 3 – 5, 12 и 13“ всъщност показва и проблема – какво гарантира на частните пристанища (бъдещи терминали), че разходването ще се ограничи до дейностите по тези точки и таксите, събирани</p> |
| | | |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>от тези пристанища, няма да се разходват за дейности по т. 1 и 2 – например по поддържане и изграждане на инфраструктура на държавно пристанище? Това е изключително съществен проблем, който засяга целия пристанищен сектор и влияе пряко на съществуването и конкурентоспособността на действащите пристанища.</p> | <p>на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището. Търсените от собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт с регионално значение (бъдещи терминали от пристанище по чл. 106а) гаранции се съдържат в разпоредбите на чл. 11, параграфи 2 – 5 и чл. 18, параграф 1 от Регламент 2017/352.</p> |
| <p>Не е уреден въпросът какво ще се случва с таксата, която не бъде изразходвана от ДП „Пристанищна инфраструктура“ за извършване на услугата за съответната година, за която е събрана, при което се загубва същността на характеристиката на таксите, а именно, че срещу тях съответният орган дължи услугата на лицето, което е платило таксата.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Лицата, които плащат пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура са корабоприжателите на кораби, които посещават</p> |

или оперират в съответното пристанище. Съгласно предложената с § 8, т. 3 от законопроекта нова редакция на чл. 103в, ал. 3 таксата се заплаща преди отплаване на кораба или периодично (за опериращите в пристанището кораби). След като корабът е влязъл в пристанището, престоял е в него и е бил обработен, услугата по осигуряване на ползването на пристанищна инфраструктура е извършена.

Пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура не са „годишни“. Тяжната „същностна характеристика“ не включва изискването да бъдат разходвани в годината, в която са събрани, тъй като дейностите, които се финансират чрез тях, изискват акумулиране на значителен финансов

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>ресурс, за да бъдат извършени. Сроковете и дейностите, за които ще се разходват събраните от такси средства, се определят в седемгодишните програми на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за пристанищата по чл. 106а и в годишните програми – за останалите пристанища и пристанищни терминали – държавна собственост. По отношение на предвижданията на седемгодишните програми и на предприетите от управителния орган на пристанището фактически действия, които засягат или засяпават техни законни интереси, собствеността на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищни терминали от пристанище по чл. 106а разполагат с правото по чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|---|--------------------|--|
| <p>Отделно от това, все още не е решен дискутираният проблем, свързан с това, че таксата за ползване на пристанищната инфраструктура по чл. 103в, ал. 1, т. 1 ще се определя в еднакъв размер за всички пристанища, без значение собствеността им. В същото време, тя ще се разходва за поддържане на цялата инфраструктура, територия и акватория на пристанищата/терминалите – държавна и общинска собственост, и само за акваторията на пристанищата/терминалите частна собственост, които, от своя страна, остава да поддържат със свои средства територията и инфраструктурата си. Това е създаване на неравнопоставеност, което не следва да бъде допуснато. Или таксата да бъде определена различно спрямо финансовите задължения на ДП „Пристанищна инфраструктура“, или процент от събраната такса да бъде пренасочван към съответното частно пристанище/терминал.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Твърдението, че акумулираните средства от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура ще се разходват „за поддържане на цялата инфраструктура, територия и акватория на пристанищата/ терминалите – държавна и общинска собственост, и само за акваторията на пристанищата/ терминалите частна собственост“ не кореспондира с текстовете на законопроекта. Както беше посочено по-горе, средствата, събрани от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище (независимо чия собственост е територията и инфраструктурата на отделните терминали в него), включително за покриване на разходите за</p> |
|---|--------------------|--|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектите дълбочини в акваторията на пристанището. Към това следва да се припомни и разпоредбата на чл. 115м, ал. 1, т. 1 ЗМПВВПРБ, в предложената с § 36, т. 1, буква „а“ от законопроекта редакция, съгласно която ДП „Пристанищна инфраструктура“ е нагояварено с реконструкцията, рехабилитацията и поддържането на съществуващите пристанищни терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт, само когато това не е възможно на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала.</p> |
|--|--|--|

Всички концессионни договори и договори по § 74, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИДЗМПВПШРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) възлагат задължението за поддържане, реконструкция и рехабилитация на пристанищната инфраструктура на пристанищните терминали -- публична държавна собственост, на пристанищния оператор (концесионер или еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала). В този смисъл, пристанищните оператори на всички терминали на пристанището (независимо чия е собствеността върху територията и пристанищната инфраструктура на конкретния терминал) са поставени при равни условия.

Предложението „таксата да бъде определяна

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>различно спрямо финансовите задължения на ДП „Пристанищна инфраструктура“ или процент от събраната такса да бъде пренасочван към съответното частно пристанище/терминал“ не кореспондира с разпоредбите на чл. 2, т. 9 и чл. 13, параграфи 3 и 4 от Регламент (ЕС) 2017/352.</p> <p>В случай, че управителният орган на пристанище по чл. 106а приеме решение за разходване на средства от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, не по предназначение, собствеността на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищни терминали от такова пристанище разполагат с правото по чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352, с възможността да сезират органа по чл. 11, параграф 5 от регламента,</p> |
|--|--|---|

| | | |
|---|--|--|
| | <p>3. С оглед потвърждение на проведената при предходното обсъждане среща относно изрично посочване на възможността пристанищният оператор, както и досега, да събира пристанищна такса от посещаващите го кораби, то считаме корекцията по чл. 103е, ал. 2 като недостатъчна, доколкото пристанищата за обществен транспорт с регионално значение попадат в ал. 1. В тази връзка моля да коригирате текста на ал. 1, както следва:</p> <p>„Чл. 103е. (1) Цените на пристанищните дейности и услуги по чл. 116, ал. 2, предоставяни в пристанищни терминали частна собственост, както и събираните от него пристанищни такси, се определят по размер, обявяват се публично и се събират от пристанищните оператори, които ги извършват.“</p> | |
| <p>както и с възможностите, предвидени в Закона за държавните помощи и относимото вторично право на Европейския съюз в областта на държавните помощи.</p> <p>Разпоредбата на чл. 103е, ал. 1, предложена с § 11 от законопроекта, установява принципиалния ред за определяне на размера, публично обявяване и събирането на цените на пристанищните услуги, независимо дали пристанищният оператор е и собственик на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището или терминала, където предоставя пристанищни услуги, или не.</p> <p>Разрешението на поставения въпрос е дадено с предложената разпоредба на чл. 103е, ал. 3.</p> <p>Реализирането на предвидения на одобрените генерални планове за пристанища за</p> | <p>Не е прието</p> <p>Не е прието</p> | |
| | <p>4. Във връзка с разпоредбите на чл. 115п, ал. 7, т. 5 и чл. 115у, ал. 1 считаме, че следва ясно да е заложено задължението на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за включване в тази 7-годишна програма на съществуващите и приети инвестиционни планове, обективирани в генерални</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>планове на отделните пристанищни терминали (сега пристанища с регионално значение) и съобразяването с тях.</p> <p>Отделно от това няма механизъм, процедури, срокове, както и съответна отговорност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за реализиране на задълженията във връзка с осъществяване на инвестиционни графици по вече влезли в сила генерални планове, след като всеки терминал ще зависи от това. Считаме, посочения проблем за празнота в законодателството, което пряко засяга отрицателно интересите на пристанища и би могло да доведе до съществени финансови загуби за тях.</p> | <p>обществен транспорт с регионално значение по § 56 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, с изключение на предвидяванията относно инфраструктурата за достъп, е ангажимент на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на тези пристанища – бъдещи терминали от пристанище по чл. 106а.</p> <p>В проекта на генерален план на пристанището по чл. 106а, който според чл. 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 и предложената с § 22, т. 1, х буква „б“ от законопроекта нова редакция на чл. 112б, ал. 1, т. 2 ЗМПВВПРБ трябва да бъде подложен на публични консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересовани лица, ще се включат предвидявания за изграждане на инфраструктурата за достъп и на другата обща</p> |
|--|---|--|

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| | | | | <p>техническа инфраструктура на пристанището по чл. 106а и ще бъдат инкорпорирани предвиденията на заварените одобрени генерални планове на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение по § 56 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта. Етапите и сроковете за реализиране на тези предвидения са част от съдържанието на генералния план. След влизане в сила на генералния план на пристанището по чл. 106а в съответствие с предвидените в него етапи и срокове за реализиране, в седемгодишната програма на пристанището следва да бъдат предвидени сроковете и средствата за реализиране на конкретните инвестиции.</p> |
| <p>3. СНЦ „Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива“</p> | | <p>В рамките на установения срок за обществено обсъждане на Законопроекта за изменение и допълнение на Закона за административното регулиране на икономическите дейности, свързани с нефт и продукти от нефтен произход</p> | | |

(в нормата на МС и по електронната поща)

(обн., ДВ, бр. 62 от 27.07.2018 г., в сила от 28.01.2019 г.) заявихме свое становище, което не бе взето предвид и не бе отразено в окончателния вариант на проекта на закон, одобрен с РМС. В тази връзка и в рамките на установения срок за обществено обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространия, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България изразяваме следното становище:

Препотвърждаваме своето становище от 25 септември 2019 г., <http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?@lang=bg-VG&Id=4611> и заявяваме позиция, че следва да се формулират и предложат конкретни законови текстове, съобразяващи двете най-значими и основни препоръки на КЗК за подобряване на конкурентната среда в сектора, а именно: 1. Във връзка с установените конкурентни проблеми на газара на внос/ВОП на горива в страната по отношение на използването на данъчни складове и складове за съхранение на задължителни запаси е необходимо да се създаде електронна платформа, от която в реално време вносителите на автомобилни горива да имат достъп до информация относно наличието на свободни местимости в складовете по Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС) и складовете за задължителни запаси по Закона за запасите от нефт и нефтопродукти (ЗЗНН).

2. Предприемане на спешни мерки за изграждането на държавни данъчни складове (особено до гранични пунктове), които следва да се управляват от държавни предприятия, да се използват от доставчиците на горива при недискриминационни условия и цени и при спазване на принципа на конкурентната неутралност. По този начин държавата би навлязла на пазара като доставчик на съответната услуга, от което би могло да се очаква повишаване на конкурентния натиск на нивото на търговия на едро и на дребно с горива, както и на ниво предлагане на услуги от складодържателите.

Конкретното предложение във връзка с приемането на ЗИД на ЗМПВВПШПРБ е: Да се направят съответните изменения и допълнения в чл. 115м, ал. 1, във вр. с чл. 115с, ал. 1 и ал. 2, т. 1, чл. 115 т, чл. 115у, респ. чл. 103г от ЗМПВВПШПРБ.

Мотиви:

Спешното и навременно изграждане на държавни данъчни складове – публична държавна собственост – в близост до граничните пунктове на ВОП (пристанищата за обществен транспорт), които да се ползват от доставчиците на горива при еднакви условия и на цени, които не надхвърлят необходимите за поддръжката на такива складове разходи, ще бъде гарантирано и

Не е прието

Подобряването на конкурентната среда при вноса на горива е въпрос, който стои извън предмета и целите на Закона за морските пространия, вътрешните водни пътища и пристанищата на

посредством предложения за обществено обсъждане разпоредби на §§ 59, 61, 62 от проекта на ЗИД на ЗМПВВППРБ.

Липсата на свободни местимости в данъчни складове възпрепятства вноса и ВОП. Без такива складове е невъзможна всяка сделка по внос и ВОП.

Вменяването в законово задължение на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да изгради държавни данъчни складове (публична държавна собственост) следва да бъде обвързано, в т.ч. и като срокове, и с изграждането на електронната платформа по т. 1, информацията от която единствено може да предотврати злоупотреба с господстващо положение, доколкото в крайна сметка невъзможността/възможността да се използва даден данъчен склад зависи от липсата или наличието на складов капацитет, гарантиращ приемането към датата на доставка – обстоителства, които държавните контролни органи би трябвало да могат да контролират.

Понастоящем има дефицит на свободни съдови местимости за съхраняване на дизелово гориво по ЗЗНН (постоянно нарастващо потребление, което води до нарастване на внос и ВОП, а оттам на нивата на запасите по ЗЗНН и високи изисквания към складовете, в които ще се съхраняват запаси) и не са редки случаите на откази на предоставянето на складови обеми за целите на ЗЗНН на външни лица, поради липса на достатъчно свободни местимости. Затова смятаме, че е задължително създаването на задължение на ниво закон за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да изгради съответните складове с конкретно посочен в закона срок, което единствено може да гарантира преодоляването на създадените вече високи структурни бариери за навлизане на този пазар пред вносителите и производителите на горива, а именно: сложна административна процедура; значителни първоначални инвестиции, свързани с изграждането на собствен данъчен склад, което дава конкурентно предимство на утвърдените участници на пазара пред навлизачите; невъзможност за реализиране на икономия от мащаба поради сравнително малкия размер на местния пазар от гледна точка на обемите; дългосрочна възвращаемост; нужда от ликвидност при осъществяване на дейността; технологично ноу-хау; закупуване на софтуер, измервателни и нивомерни системи, банкови гаранции, технически изисквания във връзка с обекти от най-висок риск клас, екологични изисквания, взривозащитност на съоръженията; охрана; изграждане на трасета за вход, авто и жп връзки (вж. § 50 и § 64 от ЗИД на ЗМПВВППРБ); изграждане на съоръжения за измерване

Република България, поради което решаването му не може да се търси чрез промени в този нормативен акт.

Временното съхранение на товари (в това число на нефт и нефтопродукти) на територията на пристанища за обществен транспорт, като част от пристанищната услуга по обработка на товарите, е дейност, пряко изложена на конкуренция, и се осъществява от пристанищни оператори – търговци, получили достъп до пазара на посочената пристанищна услуга по установения в ЗМПВВППРБ ред.

Проява на последователното провеждане на този принцип в ЗМПВВППРБ е и действащата разпоредба на чл. 115м, ал. 2 от закона, която съдържа изрична забрана Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да извършва пристанищни услуги по обработка на

| | | | | |
|----|--|--|-------------|---|
| | | <p>и прецизиране на доставките; осигуряване на пожаро-аварийна безопасност, достъп до финансиране; големите вносители получават по-добра цена за закупуване външния пазар от малките, а банките им предоставят голям финансов ресурс за целта; силна конкуренция от страна на дружества, работещи под бранда на международни фирмени марки, разполагащи със значителен финансов ресурс и заемачи в настоящия момент значителна част от пазара на горива.</p> <p>Ако не се възприеме направеното от нас предложение съществуващите високи правно-административни бариери за навлизане на разглежданите пазари ще могат да бъдат преодолени само от част от участниците, а именно – достигналите голям пазарен дял и вертикално интегрираните. Наличието на един голям производител и съществуващите ограничения при вноса по море, както и неефективният достъп до жп транспорт намаляват възможностите за избор на доставчик. Налице са малко на брой големи разпространители на българския пазар, между които няма реална конкуренция (определят и налагат еднакво високи продажни цени на горивата). За по-малките предприятия и за новонавлизаните такива съвкупният ефект от приложимите нормативни режими ще доведат до извезждането от пазарите на част от участниците, достъпът до пазара ще се ограничи и секторът ще се превърне в непривлекателен за нови потенциални участници, а е известно, че именно намаляването на броя на стопанските субекти на даден съответен пазар неизменно води до намаляване на конкуренцията и понижаване на стимулите за участниците да предлагат по-качествени продукти и услуги на по-добри цени.</p> <p>Допълването на приложимата нормативна уредба в предложената от нас посока, обратно – би облекчила бизнеса и намалила финансовата тежест, би стимулирала предприемачеството в бранша и довела до повишаване на нивото на инвестиции за подобряване на услугите, иновациите и развитието на нови технологии, респ. до по-ефективна конкуренция между участниците на пазарите, за сметка на големия финансов ресурс, заложен в момента като изисквания за навлизане на пазара и извършване на съответната дейност.</p> | Не е прието | <p>товари, освен в случаите на предсрочно прекратяване на договор с престанил оператор до сключване на нов договор по установения в закона ред.</p> |
| 4. | <p>Министерство на отбраната (по обявяването поща)</p> | <p>Разпоредбите на чл. 23, ал. 3, т. 1 и т. 2 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България да придобият следната редакция:</p> | | <p>Предложението е встрани от целите и задачите на ЗИДЗМПВВПТРБ.</p> |

„(3) В териториалното море и във вътрешните морски води на чуждестранния кораб се забранява:

1. да използва корабни лодки, летателни средства и дистанционно управляеми подводни апарати, освен в случаите на участието им в операции, мероприятия и военни учения, свързани с изпълнение на задължения, произтичащи от членството на Република България в международни организации и съюзи, по договори, ратифицирани, обнародвани и влезли в сила за Република България по ред, установен от министъра на отбраната и в случай на бедствие – за търсене и спасяване на хора;

2. да извършва водолазна и подводна дейност, освен в случаите на участието им в операции, мероприятия и военни учения, свързани с изпълнение на задължения, произтичащи от членството на Република България в международни организации и съюзи, по договори, ратифицирани, обнародвани и влезли в сила за Република България по ред, установен от министъра на отбраната и в случай на бедствие – за търсене и спасяване на хора. За извършване на оглед на подводната част на чуждестранен кораб водолазната дейност да се извършва съвместно с български водолази;“.

Мотиви:

1. Съществуващият до сега ред създава затруднения при провеждането на военноморски учения и забавя процеса на искане на разрешение и съответно даването на такова. Това влошава пълноценната подготовка и поддържането на оперативна съвместимост със съюзни сили.

2. При провеждане на съюзни операции пълноценното участие на чуждестранните сили се ограничава извън териториалното море на Република България.

По същество е неприемливо, защото: Разпоредбата на чл. 23 ЗМПВППРБ, в това число и ал. 3 от същия, регламентираща правилата, които трябва да бъдат съблюдавани при мирното преминаване на чуждестранен кораб през териториалното море на Република България. Определенията за „преминаване“ и „мирно преминаване“ се съдържат съответно в чл. 18 и чл. 19 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, сключена в Монтего Бей, Ямайка, на 10 декември 1982 г., ратифицирана със закон ДВ, бр. 38 от 1996 г. (обн., ДВ, бр. 73 и 74 от 1996 г.) и представляваща част от правната система на Република България. При съставянето на посочените клаузи на конвенцията с описания в предложението случай е повече от очевидно, че когато участват в

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>операции, мероприятия и военни учения в зони, обхващащи части от териториалното море и вътрешните морски води на Република България в Черно море</p> <p>чуждестранните военни кораби не упражняват право на мирно преминаване.</p> <p>Пребиваването на чуждестранни военни кораби в териториалното море и вътрешните морски води на Република България за целите на участието им във военноморски учения се разрешава по реда и при условията на Закона за преминаването през и пребиваването на територията на Република България на съюзнически и на чужди въоръжени сили.</p> <p>В този смисъл е и действащата разпоредба на чл. 20, ал. 2, във връзка с ал. 1, т. 2, 5 и 6 ЗМПВВПРБ.</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--------------------|---|
| <p>5. ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (по обичайната поща)</p> | <p>Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ подкрепя предложението на Министерството на отбраната.</p> <p>Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ предлага за подобряване на безопасността на въздухоплаването в териториално море в проекта на ЗИД на ЗМПВВПРБ да бъде добавена нова т. 2, а сегашната т. 2 да стане т. 3, а именно:</p> <p>„2. Използването на летателни средства по т. 1, излитаци и кацаци на кораби, се извършва при спазване на правилата, описани в Сборника за аеронавигационна информация и публикация на Република България.“.</p> <p>Мотиви: В момента при провеждането на полети от/до кораби, намиращи се в териториално море, не всички летателни средства излъчват поретни планове, а така също и не включват своите транспондери, което застрашава безопасността във въздухоплаването.</p> | <p>Не е прието</p> | <p>Регламентиране на обществените отношения, свързани с осигуряване на безопасността на въздухоплаването, включително над вътрешните морски води и териториалното море на Република България, е предмет на Закона за гражданското въздухоплаване (чл. 1 и чл. 2, ал. 1 ЗГВ), а не на Закона за морските пространия, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.</p> |
|--|--|--------------------|---|