

Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България

Информация

Откриване / Приключване: 23.05.2019 г. - 24.06.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #4328-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: ---

Главната цел на предлаганото изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ) 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“).

Изработването на законопроекта е предвидено като мярка № 70 в Плана за действие за 2019 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 18 на Министерския съвет от 17 януари 2019 г.

С Регламент (ЕС) 2017/352 за първи път се създава единна нормативна рамка по отношение на достъпа до пазара на пристанищни услуги и финансирането и таксуването на пристанищната инфраструктура и пристанищните услуги. Основополагащата идея е, че улесняването на достъпа до пазара на пристанищни услуги и въвеждането на финансова прозрачност и самостоятелност на морските пристанища от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) ще подобри качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата, и ще допринесе за създаване на по-благоприятни условия за инвестиции в пристанищата, за снижаване на разходите за ползвателите на транспортни услуги, за насърчаване на морските превози на къси разстояния, както и за по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и автомобилния транспорт.

Гарантирайки правото на държавите – членки на Европейския съюз, сами да определят конкретния модел на управление на своите морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа и прилаганата в тях система от такси, Регламент (ЕС) 2017/352 поставя задължителни минимални изисквания относно: **1)** установяване на прозрачна, обективна,

недискриминационна и пропорционална процедура за предоставяне право на достъп до пазара на пристанищни услуги, като всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги (пристанищните оператори) се основава на ясни и обективни причини и не създава несъразмерни пречки на пазара; **2)** създаване на гаранции, че пристанищните оператори ще осигуряват подходящо първоначално и периодично обучение на своите работници и служители, с оглед гарантиране на качеството на пристанищните услуги и защита на здравето и безопасността на пристанищните работници; **3)** установяване на прозрачни финансови отношения между управителните органи на морските пристанища, за които се предоставят публични средства, и пристанищните оператори, от една страна, и публичните органи, от друга, за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренцията и да се избегне изкривяване на пазара; **4)** въвеждане на механизми, които да гарантират, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и цените на пристанищните услуги се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга; **5)** създаване на механизми за участие на ползвателите на пристанищата и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани със стабилното развитие и функциониране на пристанището, прилаганата в него система от такси и способността му да привлича и поражда икономически дейности; **6)** въвеждане на действена процедура за разглеждане на жалби и система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на регламента.

Съгласно разпоредбата на чл. 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 и 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 и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348 от 20 декември 2013 г.), изменен с Делегиран регламент (ЕС) № 473/2014 на Комисията от 17 януари 2014 г. (ОВ, L 136 от 9 май 2014 г.), Делегиран регламент (ЕС) 2016/758 на Комисията от 4 февруари 2016 г. (ОВ, L 126 от 14 май 2016 г.) и Делегиран регламент (ЕС) 2017/849 на Комисията от 7 декември 2016 г. (ОВ, L 1281 от 19 май 2017 г.), към което тя препраща, в приложното поле на този акт на вторичното право на Европейския съюз попадат 2 (две) български морски пристанища – „морското пристанище в градски възел Бургас“ (част от основната TEN-T) и „морското пристанище в градски възел Варна“ (част от разширената TEN-T). Според действащото българско законодателство, обаче, пристанище Бургас и пристанище Варна като такива не съществуват. Както в района на Бургас, така и в района на Варна функционират по едно пристанище за обществен транспорт с национално значение и по няколко пристанища за обществен транспорт с регионално значение. Към това следва да се добави, че установеният със ЗМПВВППРБ правен режим е общ за черноморските и за дунавските ни пристанища, и (въпреки някои логични различия) е приложим не само по отношение на пристанищата за обществен транспорт, но и по отношение на рибарските, яхтените и пристанищата със специално предназначение.

Изложеното очертава следната законодателна задача: да бъдат въведени мерки на национално ниво за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 без да се засяга съществуващият модел на организация и управление на пристанищата, които остават извън приложното му поле. Успешното ѝ решаване включва промени в следните направления: **1)** премахване на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение; **2)** премахване на класификацията на пристанищните услуги според технологията и организацията, необходими за осъществяването им, на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и услуги, за чието извършване това не е необходимо; **3)** промяна на уредбата на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги по начин, който в максимална степен отразява изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352; **4)** въвеждане на специфични правила относно пристанищата, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 и по-специално: определяне на органите за управление и контрол, разпределяне между тях на произтичащите от регламента правомощия, определяне на процедурите, които въпросните органи трябва да следват, когато приемат предвидените в регламента решения, процедурите по оспорване на тези решения, както и въвеждане на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на разпоредби на Регламент (ЕС) 2017/352.

Описаните промени се реализират посредством най-многобройната група от норми на законопроекта, която включва: § 6, т. 2 относно изменение на чл. 103, ал. 2, т. 4 ЗМПВВППРБ; § 7 относно изменение на чл. 103а ЗМПВВППРБ; § 8 относно изменение на чл. 103в ЗМПВВППРБ; § 9 относно изменение и допълнение на чл. 103г ЗМПВВППРБ; § 10 относно изменение на чл. 103д ЗМПВВППРБ; § 11 относно създаване на чл. 103е ЗМПВВППРБ; § 12 относно изменение и допълнение на чл. 106 ЗМПВВППРБ; § 13 относно създаване в глава четвърта „Пристанища“ на ЗМПВВППРБ на раздел IIа „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“ с чл. 106а – 106к; § 14 относно изменение и допълнение на чл. 109а ЗМПВВППРБ; § 15 относно създаване на чл. 109б и чл. 109в; § 34 относно изменение и допълнение на чл. 115м ЗМПВВППРБ; § 35 относно изменение на чл. 115о ЗМПВВППРБ; § 36, т. 1 и 3 относно изменение на чл. 115п, ал. 7, т. 4 и 10 ЗМПВВППРБ; § 37 относно допълване на чл. 115с ЗМПВВППРБ; § 40 относно изменение и допълнение на чл. 116 ЗМПВВППРБ; § 42, т. 1– 3 относно изменение на ал. 2 и създаване на нова ал. 3 на чл. 117 ЗМПВВППРБ; § 43 относно изменение и допълнение на чл. 117а ЗМПВВППРБ; § 44 относно изменение и допълнение на чл. 117б ЗМПВВППРБ; § 45 относно изменение и допълнение на чл. 117в ЗМПВВППРБ; § 47 относно създаване на новите административнонаказателни разпоредби на чл. 121б и чл. 121в; § 48, т. 1 и т. 2, букви „а“ и „г“ относно изменение и допълнение на § 1а и § 2 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ; допълнителната разпоредба на § 49, преходните разпоредби на § 53, § 55 – 57 и § 59 – 61, както и заключителните разпоредби на

Аргументите за предлаганите промени в първите две направления накратко се изразяват в следното: Класифицирането на пристанищата за обществен транспорт като такива с национално и с регионално значение е въведено със Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, обнародван в брой 24 на „Държавен вестник“ от 2004 г. Целта е била да се поправи съдържанието се в първата редакция на ЗМПВВППРБ законодателно решение, което игнорира голям брой съществуващи пристанищни съоръжения, преминали (най-вече в резултат на приватизационни сделки) в собственост на частни търговски дружества. Въпреки, че критерий за тази класификация е приносът на съответното пристанище за икономиката на страната, на практика основната разлика, от която произтичат и всички останали различия, е принадлежността на правото на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанището. Съгласно действащата разпоредба на чл. 106 ЗМПВВППРБ територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение е само и единствено публична държавна собственост, докато правото на собственост върху територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение може да принадлежи, както на държавата, така и на община, на физическо или юридическо лице. Правото и задължението да управлява публичната държавна собственост на пристанищата за обществен транспорт с национално значение е възложено на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (чл. 115л, ал. 3 и чл. 115м, ал. 1, т. 2 ЗМПВВППРБ), а достъпът до пазара на пристанищни услуги се предоставя с договор за възлагане на концесия (чл. 117а, ал. 2 и чл. 117в ЗМПВВППРБ). При това, концесия се възлага не само за услугите по обработване на товари и обслужване на пътници, но и за всички морско-технически услуги от категорията „пристанищни услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения“ – швартоване, зареждане на корабите с гориво (бункероване) от намиращи се на сушата устройства, независимо дали същите са трайно прикрепени към терена (тръбопроводи) или представляват мобилни устройства, използващи пристанищната територия само за достигане до обслужвания кораб (автоцистерни, жп цистерни и т.н.), както и приемане и обработване на отпадъци– резултат от корабоплавателна дейност, във всички случаи, в които приемните съоръжения не са плаващи, включително и при приемане на твърди битови отпадъци в поставени на пристанищната територия контейнери. В същото време, правото на достъп до пазара на пристанищни услуги на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение се придобива по силата на правото на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанището или въз основа на договор, сключен със собственика (чл. 117а, ал. 3 ЗМПВВППРБ).

Пристанищните услуги, включени в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 са изчерпателно изброени в чл. 1, параграф 2 от акта на вторичното право на Европейския съюз и в този списък, освен обработването на товари, обслужването

на пътници, пилотажа и буксировката, попадат също зареждането на корабите с гориво (бункероване), швартоването и приемането и обработването на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Съгласно изричната разпоредба на чл. 10, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 правилата на глава втора от същия, в това число минималните изисквания за предоставяне на пристанищни услуги (чл. 4 от регламента) и случаите, при които е допустимо ограничаване на броя на пристанищните оператори (чл. 6 от регламента) следва да бъдат прилагани по отношение на всички, включени в приложното му поле пристанищни услуги, с изключение на обработването на товари, пътническите услуги и пилотажа. В рециталите на Регламент (ЕС) 2017/352 ясно и недвусмислено е изразено разбирането на европейския законодател, че пристанищните оператори следва да бъдат свободни да извършват пристанищни услуги в пристанищата, попадащи в приложното поле на регламента, минималните изисквания, които им се налагат, трябва да бъдат обективни, прозрачни, недискриминационни, имащи отношение към предоставянето на пристанищната услуга и да допринасят за постигане на високо качество на предоставяните услуги, а всяко ограничаване на броя на пристанищните оператори трябва да се основава на ясни и обективни причини и да не създава несъразмерни пречки на пазара.

Предлаганите с § 8 – § 11, § 14 и § 15 от законопроекта промени в системата на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги се изразяват в следното: **1)** вместо досегашните канални, тонажни корабни, линейни кейови и светлинни пристанищни такси се въвеждат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура; **2)** запазват се пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, въведени в националното законодателство в изпълнение на изискванията на чл. 8 от 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.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Комисията от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 2015 г.); **3)** определя се кръга от кораби, за които се дължат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура и за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Това са корабите, които посещават съответното пристанище и тези, които оперират в него; **4)** определя се кръга от лица, които имат право да определят по размер и да събират пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура и за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Това са Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – за корабите, които посещават пристанищата в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352, другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост и пристанищата по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ (яхтени, рибарски и със специално предназначение), когато за достъп по море до тях се

използва инфраструктура за достъп на пристанище в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352, и собствениците на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт, различни от изброените по-горе; **5)** определят се сроковете, в които пристанищните такси следва да бъдат заплащани; **6)** определят се принципите и правилата за определяне размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура и дейностите, за които могат да бъдат разходвани набраните чрез тях средства; **7)** запазват се въведените в съответствие с 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 правила за определяне размера на пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, за случаите, в които може да бъде постановено освобождаване на корабоприитежател от задължението за заплащане на тези такси, за лицата, които имат право да постановят такова освобождаване, за задължението на последните периодично да предоставят на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ информация за извършените освобождавания и за дейностите, за които набраните средства може да бъдат разходвани; **8)** създава се правна възможност пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура в пристанищата за обществен транспорт да се събират и от товародателите и товарополучателите, когато е налице доказана необходимост от финансиране на дейностите по поддържане на инфраструктурата за достъп по суша; **9)** запазва се съществуващото и в момента задължение на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да превежда на Министерството на отбраната част от пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура (според действащата разпоредба на чл. 103в, ал. 2, изречение второ ЗМПВВППРБ – част от светлинните такси), съответстваща на поддържаните от него навигационни огньове (фарове); **10)** запазва се сегашното законодателно решение, съгласно което цените на пристанищните услуги да се определят по размер, обявяват се публично и се събират от пристанищните оператори, извършващи съответната услуга; **11)** въвежда се предвидената и в Регламент (ЕС) 2017/352 правна възможност при определени условия цените на пристанищните услуги да бъдат включени в пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, като се въвежда изрично изискване на ползвателите на пристанището да се предоставя ясна информация каква част от заплатената сума съставляват пристанищните такси.

Най-съществена е промяната в уредбата на т.нар. „акваториална такса“, определяна по размер от Министерския съвет и събирана ежегодно в полза на фиска. Към настоящия момент тя се дължи от всички собственици на територията и инфраструктурата на пристанища за обществен транспорт с регионално значение и пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ за правото да се ползва оперативната акватория на пристанището (включващо правото да се поддържат проектните дълбочини в оперативната акватория и правото да се разполагат в нея плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения за връзка между кораба и брега). Предлага се в бъдеще акваториална такса да заплащат само тези собственици на територията и инфраструктурата на пристанища по чл. 107 – 109

ЗМПВВППРБ, които са разположили в пристанищната акватория плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега или за защита от ветрово или вълново въздействие.

Тясно свързани с описаните до тук промени са допълнителната разпоредба на § 49, с която за първи път на ниво закон се определят способите за публично обявяване на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги, както и текстовете на законопроекта (§ 6, т. 2, § 12, § 34, т. 1, буква „в“, § 48, т. 2, буква „г“), чрез които: **1)** разширява се съдържанието на понятието „обща техническа инфраструктура на пристанището“; **2)** въвежда се ново законово понятие – „инфраструктура за достъп“ като специфична част от общата техническа инфраструктура, осигуряваща възможност за достигане до пристанището по вода и по суша и влизане в него; **3)** определя се кръга от лица, на които може да принадлежи правото на собственост върху общата техническа инфраструктура и върху инфраструктурата за достъп в различните по вид пристанища; **4)** определя се лицето, което е длъжно да поддържа общата техническа инфраструктура и в частност инфраструктурата за достъп до пристанищата в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352.

Основната част от мерките за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 е систематизирана в предлагания с § 13 от законопроекта нов раздел IIа „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“ в глава четвърта „Пристанища“ на ЗМПВВППРБ, включващ чл. 106а – 106к. Посредством включените в този раздел разпоредби: **1)** определят се юридическото лице, натоварено да осъществява функциите на „управителен орган на пристанище“ по смисъла на чл. 2, т. 5 от Регламент (ЕС)

2017/352 – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както и ведомството, натоварено да осъществява функциите на „компетентен орган“ по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 – Изпълнителна агенция „Морска администрация“; **2)** извършва се „разпределяне“ между управителния орган на пристанището и компетентния орган на онези функции, за които, съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352 държавата членка разполага с правото да прецени на кого да ги възложи; **3)** създава се законово основание за финансиране на дейността на компетентния орган с част от пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, съобразно съществуващата в Регламент (ЕС) 2017/352 възможност за това; **4)** регламентира се процедура на обществени консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересувани страни, които управителният орган е длъжен да следва, преди да вземе решение по съществени въпроси от своята компетентност; **5)** определя се органът, натоварен да осъществява контрола по чл. 11, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 за спазване на правилата за финансова прозрачност и реда за осъществяване на този контрол – Държавната финансова инспекция, по реда и при условията на Закона за държавната финансова инспекция; **6)** определя се органът,

компетентен да разглежда жалбите по чл. 12, параграф 3 (по отношение структурата и размера на цените на пристанищните услуги) и по чл. 13, параграф 6 (по отношение структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура) от Регламент (ЕС) 2017/352 – изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и редът за разглеждане на тези жалби; **7)** определя се компетентният съд и редът за разглеждане на жалби срещу решенията на управителния орган на пристанището, приети по силата на Регламент (ЕС) 2017/352, с изключение на тези за определяне структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, както и на приетите по силата на регламента решения на компетентния орган и на органите по чл. 11, параграф 5, чл. 12, параграф 3 и чл. 13, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2017/352.

Останалите разпоредби на законопроекта, които допълват комплекса от мерки за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, са свързани с: **1)** промени в предмета на дейност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (§ 34 и §48, т. 1 и т. 2, буква „г“, в частта относно създаване на т. 54 в § 2 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ), в обхвата на годишните му програми за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанища за обществен транспорт (§ 35, т. 2 и § 36, т. 1), в източниците на финансиране на неговата дейност и финансовата политика и отчетност, които следва да прилага (§ 37 и § 42, т. 1); **2)** въвеждане на задължение по отношение на пристанищните оператори да осигуряват на своите работници необходимото, съобразено с технологичните иновации, първоначално и последващо обучение за правилното, здравословно и безопасно изпълнение на възложените им трудови функции (§ 42, т. 2); **3)** промени в уредбата на пристанищните дейности и услуги, реда за получаване на достъп до пазара на пристанищни услуги, минималните изисквания, на които трябва да отговарят пристанищните оператори, предоставящи включени в предмета на Регламент (ЕС) 2017/352 морско-технически пристанищни услуги, и начина, по който Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява контрол за наличието на продължаващото съответствие на пристанищния оператор с тези изисквания (§ 40, § 43, § 44); **4)** промени в предмета на договорите за възлагане на концесия за услуга по чл. 117в ЗМПВВППРБ (§ 45); **5)** създаване на административнонаказателни разпоредби за нарушаване на правила на Регламент (ЕС) 2017/352 (§ 47) и **6)** внасяне на необходимите промени в разпоредбите на Кодекса на търговското корабоплаване, които уреждат функционалната компетентност и източниците на финансиране на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (§ 50 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта). Не следва да бъдат забравяни и останалите преходни и заключителни разпоредби, посредством които се уреждат заварени случаи, постига се синхрон между предлаганите със законопроекта промени и текстове на други действащи закони (Закон за държавната собственост и Закон за държавните такси) и се отлага за началото на новата финансова година влизането в сила на разпоредбите, свързани с промяната на системата от пристанищни такси и цените на пристанищните услуги, както и на акваториалната такса, а също и на тези, с които се определят новите източници на финансиране на управителния

орган на пристанището и на компетентния орган.

Втората по обем група от разпоредби на законопроекта предвижда промени в текстове, които не са непосредствено свързана с въвеждането на мерки за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, но без които законопроектът не би могъл да съответства на изискванията на Закона за нормативните актове и Указ № 883 от 1974 г. за неговото прилагане. Тяхната главна задача да се постигне уеднаквяване на понятийния апарат на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Тук влизат разпоредбите на § 1 относно изменение и допълнение на чл. 60а ЗМПВВППРБ; § 4, т. 1, букви „а“, „б“, „д“ и „е“ относно изменение и допълнение съответно на чл. 92, ал. 5, т. 2 и 5 ЗМПВВППРБ, за отмяна на чл. 92, ал. 5, т. 12 ЗМПВВППРБ и за изменение на чл. 92, ал. 5, т. 13 ЗМПВВППРБ; § 5 относно изменение на чл. 96, ал. 2 и 3 ЗМПВВППРБ; § 17, т. 1 – 3 относно изменение и допълнение на чл. 112, ал. 1 – 3 ЗМПВВППРБ; § 18, т. 2, буква „а“ относно изменение на чл. 112а, ал. 2, т. 3 ЗМПВВППРБ; § 19 относно изменение и допълнение на чл. 112а¹, ал. 1 ЗМПВВППРБ; § 20, т. 1 относно изменение и допълнение на чл. 112б, ал. 2, т. 3 ЗМПВВППРБ; § 21 относно изменение и допълнение на чл. 112в, ал. 2 ЗМПВВППРБ; § 22 относно изменение и допълнение на чл. 112г ЗМПВВППРБ; § 23 относно изменение на чл. 112г¹ ЗМПВВППРБ; § 25 относно изменение на чл. 112е, ал. 2 ЗМПВВППРБ; § 26 относно изменение и допълнение на чл. 112з ЗМПВВППРБ; § 27 относно изменение и допълнение на чл. 112и ЗМПВВППРБ; § 28 относно изменение на чл. 112к ЗМПВВППРБ; § 29 относно изменение на чл. 112л, ал. 1 ЗМПВВППРБ; § 30 относно изменение и допълнение на чл. 112п ЗМПВВППРБ; § 31, т. 1 – 3 относно изменение и допълнение на чл. 112с, ал. 1, 3 и 6 ЗМПВВППРБ; § 33 относно изменение на чл. 115л, ал. 3 ЗМПВВППРБ; § 41 относно изменение и допълнение на чл. 116а ЗМПВВППРБ; § 48, т. 2, буква „в“ относно отмяна на § 2, т. 42 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ и преходната разпоредба на § 54.

От тази категория разпоредби внимание заслужава § 1 от законопроекта и свързаните с него текстове на § 48 т. 2, буква „в“ и § 54. Чрез тях се постига синхрон между използваните в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България понятия за целите на сигурността на пристанищата и пристанищните съоръжения понятия и терминологията на относимите актове на вторичното право на Европейския съюз – Регламент № (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОВ, L 129 от 29 април 2004 г.), изменен с Решение на Комисията от 23 януари 2009 г. (ОВ, L 29 от 31 януари 2009 г.) и с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.), и Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата (ОВ, L 310 от 25 ноември 2005 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г.

До този момент подобно синхронизиране не беше възможно поради описаното по-горе несъответствие между разбирането на българския законодател за

„пристанище“ (което по същество съвпада с разбирането на европейския законодател) и за минималните задължителни елементи на пристанището за обществен транспорт от една страна, и обозначаването като пристанища за обществен транспорт с регионално значение на пристанищни съоръжения, които не разполагат с пълния набор от задължителни елементи. С оглед на последното, в настоящия момент употребеното в чл. 60а ЗМПВВППРБ за целите на сигурността понятие „пристанище“ съответства на термина „пристанищно съоръжение“ по смисъла на чл. 2, т. 11 Регламент (ЕО) № 725/2004 г., а понятието „пристанищен район“ – на термина „пристанище“ по смисъла на чл. 3, параграф 1 от Директива 2005/65/ЕО.

Представеният законопроект включва също малка група правни норми, с които се цели привеждане на установените със Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България регистрационни регулаторни режими в съответствие с изискванията на чл. 7 и чл. 14 – 17 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и по този начин – изпълнение на мярка № 98 и мярка № 116 от Приложение № 1 към Решение № 704 на Министерския съвет от 5 октомври 2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване.

С § 4, т. 2 относно създаване на алинеи 10 – 12 в чл. 92 ЗМПВВППРБ се създават правила относно: **1)** кръга на лицата, които имат право да инициират производство по вписване в регистъра на пристанищата и специализираните пристанищни обекти; **2)** реда и условията за отстраняване на недостатъци в заявлението за извършване на административна услуга, когато производството започва по заявление на заинтересуваното лице (собственика на пристанищната територия и инфраструктура); **3)** сроковете за извършване на административната услуга и длъжностните лица, отговорни за предоставянето ѝ. Необходимо е да се отбележи, че с предлаганите текстове значително се увеличава кръга от случаи, в които административният орган е длъжен да започне производството по собствена инициатива. Към настоящия момент служебно започват производствата по вписване на данните по чл. 92, ал. 4, т. 7 и 11 ЗМПВВППРБ (номерът и датата на издаване на удостоверение за експлоатационна годност и актът, с който се постановява временно преустановяване или ограничаване на експлоатацията на пристанището), при това обстоятелствата по чл. 92, ал. 4, т. 7 ЗМПВВППРБ се вписват служебно само когато ново удостоверение за експлоатационна годност е издадено поради изтичане срока на предходното, т.е. когато няма настъпили други промени, подлежащи на вписване в регистъра. Предлаганото сега законодателно решение има за цел да намали административната тежест върху гражданите и юридическите лица и се основава на следните факти: **1)** част от обстоятелствата, подлежащи на вписване в регистъра на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, се отразяват и в удостоверението за експлоатационна годност на съответното пристанище или пристанищен терминал (наименованието и видът на пристанището, съответно наименованието и предназначението на пристанищния терминал; собственикът на пристанищната територия и

инфраструктура; пристанищните дейности и услуги, които се извършват на пристанището, съответно на терминала; общата площ на откритите и на покритите складове и общия обем на специализираните складове за наливни и насипни товари); **2)** винаги, когато заявената промяна на обстоятелства е свързана, както с вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВППРБ, така и с издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, вписването в регистъра се извършва след издаване на удостоверението, както повелява чл. 92, ал. 6 ЗМПВВППРБ; **3)** към заявлението за вписване в регистъра на пристанищата и специализираните пристанищни обекти не се прилагат доказателства, различни от представените в производството по издаване на удостоверение за експлоатационна годност.

С § 17, т. 4 от законопроекта се предлага в чл. 112 ЗМПВВППРБ да бъде създадена препращаща норма (нова ал. 5), която да позволи в случаите на вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВППРБ на специализирани пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 ЗМПВВППРБ да се прилагат същите процедурни правила, както и при вписване на пристанища.

С последните две разпоредби от тази група (§ 42, т. 4 и 5 от законопроекта) се предлага ал. 4 на чл. 117 ЗМПВВППРБ да бъде изменена, както и да бъдат създадени ал. 6 – 10, с които се определят: **1)** обстоятелствата, подлежащи на вписване в регистъра на пристанищните оператори; **2)** кръга на лицата, които имат право да инициират производство по вписване; **3)** реда и условията за отстраняване на недостатъци в заявлението за административна услуга; **4)** сроковете за извършване на административната услуга и длъжностните лица, отговорни за предоставянето ѝ.

Последната група норми, включени в проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, цели усъвършенстване на отделни разпоредби на закона, чрез: **1)** отстраняване на допуснати грешки или неточности при първоначалното обнародване на закона или при предишни негови изменения – § 2 от законопроекта относно изменение на чл. 67, ал. 1 ЗМПВВППРБ, § 4, т. 1, букви „в“ и „г“ относно изменение на чл. 92, ал. 5, т. 9 и 10 ЗМПВВППРБ; § 6, т. 1 и 3 относно изменение съответно на чл. 103, ал. 2, т. 2 и 6 ЗМПВВППРБ, § 16 относно изменение на чл. 110, ал. 1 ЗМПВВППРБ, § 18 относно изменение и допълнение на чл. 112а, ал. 1 и 2 ЗМПВВППРБ, § 24 относно изменение на чл. 112д, ал. 1 ЗМПВВППРБ; § 31, т. 3, буква „б“ относно изменение на чл. 112с, ал. 6, т. 4 ЗМПВВППРБ, както и заключителната разпоредба на § 58 от законопроекта; **2)** отразяване в текста на препращащи норми на действителното актуално наименование на акта, към който те препращат – § 3 от законопроекта относно допълване на чл. 87, ал. 2 ЗМПВВППРБ и § 48, т. 2, буква „б“ относно отмяна на § 2, т. 23 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ; **3)** създаване на правила на ниво закон относно съставянето и връчването на констативни актове за установяване на обстоятелствата, обосноваващи нуждата от премахване на преместваеми обекти, поставени на територията на пристанищата, както и за подаване на възражения от страна на заинтересуваните лица срещу тези констативни актове – § 32 относно изменение и допълнение на чл. 112т ЗМПВВППРБ; **4)** хармонизиране на уредбата на

устройственото планиране на пристанищата за обществен транспорт със съществуващите в други правни актове изисквания за съгласуване на устройствените планове за територията на граничните контролно-пропускателни пунктове от Междуведомствения съвет по въпросите на граничния контрол – § 20, т. 2 и 3 относно създаване на нова ал. 5 в чл. 112б ЗМПВВППРБ; **5)** по по-ясно разграничаване на съставите на административни нарушения визирани в административнонаказателни разпоредби на чл. 121, ал. 1 – 3 ЗМПВВППРБ и диференциране на предвидените в тях санкции с оглед степента на обществена опасност на всяко от тези нарушения – § 46 относно изменение и допълнение на чл. 121 ЗМПВВППРБ и **6)** изпълнение на разпоредбата на чл. 45, ал. 2, във връзка с ал. 1 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове – § 62 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта.

Лице за контакт:

Павлинка Ковачева

Директор на дирекция "Пристанища и пристанищни услуги"

Изпълнителна агенция "Морска администрация"

тел.: 02/930-40-79

e-mail: Pavlinka.Kovacheva@marad.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Предварителна частична оценка на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 23.05.2019](#)

[Становище за предварителна частична оценка на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 23.05.2019](#)

[Мотиви към проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 23.05.2019](#)

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 23.05.2019](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Д-р. инж. Дойчин Ников (16.06.2019 19:07)

Задължителна обществена дискусия и консултация преди всяка промяна на плановете на пристанища.

Здравейте,

Необходимо е да се гарантира, че с ползвателите на пристанищата и с другите заинтересовани страни като не-правителствени организации, морски камари и други организации, задължително могат да участват в консултации по съществените въпроси, свързани с развитие на всяко пристанище, негова реструктуриране, модернизация или изработка на плановете за развитие, пространствени плановете или генерални плановете на пристанищата, което е регламентирано от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/352 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.

Примерно Клъстер Черноморска Икономическа Зона (КЧИЗ) като не-правителствена организация в обществена полза, ние експертно от години работим и вече сме разработили няколко проекта за нов логистичен коридор през пристанища в случай пристанище Варна «Български Логистичен Коридор (Азия-Порт Варна-Централна Европа)» и проекти за достъп на дълбоководни кораби във Варнското езеро, които проекти вече са представени в цел съгласувани с ДП "ПИ", МФ и МРРБ за ЕС финансиране. Като проекта за нов логистичен коридор през пристанище

Варна е подкрепен днес практически от цяла Североизточна България – 5 области, 8 общини и от Пристанище Варна ЕАД: <http://bsezcluster.org/portfolio/ec-corridor/>

В момента от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) се изработва нов генерален план на Пристанище Варна, като при изработката на плана не е извършена нито една обществена дискусия на ниво Варна или консултация примерно със СНЦ КЧИЗ или с морската камара във връзка с планирани проекти в обществена полза примерно през Пристанище Варна от нов логистичен коридор проект на КЧИЗ. Нито е извършена консултация в съгласуване относно друг наш планиран проект от реализация на втори мост на две нива в планирано трасе в ОУП-Варна до Максуда, който пряко касае движението на кораби във Варнското езеро с планирана възможност за достъп на дълбоководни кораби и проект за преминаването им през Аспарухов мост .

<http://bsezcluster.org/portfolio/bridge/>

Проекта за моста на СНЦ "КЧИЗ" е подкрепен от Областна администрация Варна. Проектът е с цел оптимизиране транспортната инфраструктура и трафика в региона се предлага строителството на нов втори мост до съществуващият Аспарухов мост в проект „Втори Аспарухов мост на две нива“ съгласно утвърденото трасе за втори мост заложено в действащият Общ устройствен план – Варна. Изграждането на втори мост е важен транспортен проект на град Варна, който ще даде възможност изцяло извеждане на транзитния трафик от магистрала АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“ през новия кабелен мост и ще позволи значително да се намали градския трафик през града. Планира се моста 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“.

1) Според нас в цел бъдеще да не се получават такива аномалии трябва задължително в закона да е разписано, че

"Управителният орган на пристанището е задължен преди всяко преструктуриране, планиране и изменение на планове за развитие на пристанището да проведе открита обществена дискусия в консултиране с ползвателите на пристанището и другите имащи отношение заинтересовани страни във връзка с изменение на планове за развитие на пристанището, изменение на пространствен план на пристанище или изменение на генерален план на пристанище."

2) Според нас е наложително в закона да е разписано, че

"Управителните органи като Министерство на Транспортa или Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура са задължени преди именение и преди всяко ново възлагане в изработка на генерален план на пристанищата да проведе задължително обществена дискусия в консултация с ползвателите на пристанището и другите имащи отношение заинтересовани страни във връзка с изменение на планове за развитие на пристанището."

С Уважение: Д-р инж. Дойчин Ников, председател КЧИЗ

История

Начало на обществената консултация - 23.05.2019

Приключване на консултацията - 24.06.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
