



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

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 25.01.2022 г. - 08.02.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #6537-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Тип вносител: Национално

Със законопроекта се предлага транспониране в българското законодателство на законово ниво на някои разпоредби на Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ, L 151 от 2019 г.) (Директива (ЕС) 2019/883). Това е необходимо, тъй като в закона се съдържат разпоредби, транспонирани от Директива 2000/59, която вече е отменена с действащата Директива 2019/883.

Целта, която ще се постигне е привеждането на българското законодателство в съответствие с европейското и в частност с Директива 2019/883.

Изработването на законопроекта е предвидено като мярка № 78 в Плана за действие за 2021 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 30 на Министерския съвет от 14 януари 2021 г.

Директива (ЕС) 2019/883 отменя Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (Директива 2000/59/ЕО) и изменя Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки. Основната цел на отменената Директива 2000/59/ЕО беше да се съвместят интересите относно доброто функциониране на морския транспорт с тези, касаещи опазването на морската среда

и прилагането на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протокол от 1978 г. и с протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), ратифицирана със закон (ДВ, бр. 94 от 2004 г.) - Конвенцията MARPOL. Директива 2000/59/ЕО допринесе за нарастване на обема на предаваните в пристанищните приемни съоръжения отпадъци, като гарантира, че корабите дават принос към разходите за тези съоръжения, независимо дали в действителност използват тези съоръжения, и имаше основно значение за намаляването на изхвърляните в морето отпадъци, както беше констатирано в оценката на директивата, извършена в рамките на Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (оценка по REFIT). На следващо място, оценката по REFIT показва още, че Директива 2000/59/ЕО не е била напълно ефективна поради несъответствия с рамката на конвенцията MARPOL и поради това, че държавите членки са прилагали различни начини на тълкуване на ключови понятия от директивата, като например адекватността на съоръженията, предварителното уведомяване за отпадъци, задължителното предаване на отпадъци в пристанищни приемни съоръжения и освобождаванията за корабите, извършващи редовни превози. Вследствие оценката по REFIT и с оглед намаляване на административната тежест както за пристанищата, така и за техните ползватели Директива 2000/59/ЕО беше отменена с Директива (ЕС) 2019/883. Изискванията на Директива (ЕС) 2019/883 са приведени в пълно съответствие с изискванията на конвенцията MARPOL, като систематичното място на някои от разпоредбите е в ЗМПВВПРБ.

Подготвеният законопроект съдържа следните промени:

1. Промяна на чл. 103д (§ 1):

С предложението се въвеждат изискванията на чл. 8 „Системи за покриване на разходите“ от Директива (ЕС) 2019/883.

С промяната се регламентират на национално ниво приетите в Европейския съюз принципи при определянето на пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци от корабоплавателната дейност или от корабите. Предложените принципи са следните: (а) размерът на таксата да е такъв, че да не насърчава изхвърлянето на отпадъци в морето, съответно в река Дунав (б) таксата трябва да покрива непреките административни разходи и значителна част от преките експлоатационни разходи, определени в Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, като тази част трябва да е поне 30 на сто от общите преки разходи за действителното предаване на отпадъци през предишната година; (в) размерите на таксата могат да бъдат различни в зависимост от категорията, вида и размера на кораба, предоставяните услуги на кораби извън установеното работно време в пристанището или опасността, която представляват отпадъците; (г) таксата може да бъде намалена в зависимост от вида търговска дейност, за която се използва корабът, например при извършване на търговски морски превоз на къси разстояния или когато конструкцията, оборудването и експлоатацията на кораба доказват, че на него се генерират намалени количества отпадъци, които се управляват по устойчив и съобразен с околната среда начин.

Таксата се заплаща за всички кораби, които посещават или оперират в българското пристанище, независимо дали е ползвано пристанищно приемно съоръжение или не, поради което таксата е непряка.

Регламентират се случаите на освобождаване на корабоприжател от заплащане на таксата, а именно: ако са изпълнени едновременно условията корабът да извършва редовни превози, свързани с чести и редовни посещения на български морски пристанища и корабоприжателят да има сключено споразумение за предаване на отпадъците и плащане на съответните такси в пристанище по маршрута на кораба. Определя се и че лицата, събиращи таксата на пристанището, са тези, които могат да извършат освобождаване от заплащането ѝ – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и собствениците на пристанища.

Предвижда се също така частта от разходите, която не се покрива от таксата, ако има такава, да се заплаща въз основа на действително предадените от кораба видове и количества отпадъци.

С приемането на промяната в чл. 103д ще се постигне пълно транспониране на чл. 8 от директивата.

2. Допълване на чл. 104, ал. 3 (§ 2):

С допълването на текста към кръга от лицата, които могат да правят предложения и да участват в дейността по въвеждане на международните и европейските стандарти за управление на безопасността и качеството, за опазване на околната среда и за изискванията към персонала в пристанищата като български стандарти, се добавя и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ). Предложението се прави, тъй като ДППИ управлява държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт и като управителен орган на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ решава всички въпроси за тях, включително дейността по осигуряване на приемни съоръжения за отпадъци, сили и средства за борба с нефтени разливи и по отстраняване последствията от аварии в пристанищата, по определяне и събиране на таксите за отпадъци и пристанищна инфраструктура. Поради това е целесъобразно да може да предлага и въвежда посочените по-горе стандарти в своята работа.

Предложението цели съобразяване с чл. 15 от Регламент (ЕС) 2017/352, където е регламентирано, че въпросите във връзка с околната среда са въпроси от компетентността на управителния орган на пристанището. В допълнение, при определянето на таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 за различните типове кораби предприятието може да отчита фактори за опазването на морската и речната околна среда, енергийната ефективност или ефективността по отношение на въглеродните емисии от водния транспорт. Поради това и с оглед чл. 115м, ал. 4 от ЗМПВВППРБ (където е посочено, че ДППИ е вътрешен оператор в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352, когато предоставя някои от морско-техническите пристанищни услуги по чл. 1, параграф 2, букви „а“, „в“, „д“ и „ж“ от същия регламент в пристанище по чл. 106а от ЗМПВВППРБ) предприятието следва да бъде добавено като лице, което може да предлага въвеждането на регламентираните в

чл. 104, ал. 3 стандарти. Освен това предприятието изцяло осъществява дейността по въвеждане на международните и европейските стандарти за опазване на околната среда.

3. Намаляване на горната граница на санкцията за физически лица, предвидена в чл. 121, ал. 3 от ЗМПВВПРБ (§ 3), от 10 000 лв. на 5 000 лв.

В чл. 121, ал. 3 е предвидена санкция за нарушаване на други разпоредби на закона, необхванати от конкретна административнонаказателна разпоредба на закона или на подзаконовите актове по прилагането на закона. Понастоящем санкцията за физическо лице е от 2000 лв. до 10 000 лв. Извършеният при прилагането на разпоредбата анализ на степента на обществена опасност на посочените нарушения показва прекомерно висок размер на горната граница на санкцията за физическо лице. По-малкият размер на глобите за физическите лица се очаква да доведе до по-голяма събираемост. Предвидената глоба за физическите лица се налага предимно за някои видове нарушения с ниска степен на обществена опасност (например неподадена навреме или непълна, или невярна информация относно отпадъците) и запазването на горната граница на санкцията от 10 000 лв. е неоправдано. Целта на промяната е както постигане на съизмеримост между нарушението и предвидената за него санкция, така и размерът на санкцията да е такъв, че да постига реален превантивен и възпиращ ефект.

4. Отмяна на § 1в и 1г от Допълнителните разпоредби (§ 4, т.1 и 2).

В § 1в и 1г са регламентирани две задължения на министъра на транспорта и съобщенията, произтичащи от отменената вече Директива 2000/59:

а) ежегодно представяне на Европейската комисия на информацията за случаите на освобождаване от заплащане на такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност (което беше предвидено в чл. 9, параграф 2 от отменената 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), и

б) тригодишно представяне на Европейската комисия на доклад относно прилагането на разпоредбите за дейността по предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от товари (което беше предвидено в чл. 17, ал. 1 от отменената Директива 2000/59/ЕО).

Поради отпадането на правното основание за тези задължения се предлага да отпаднат чрез отмяна на разпоредбите, в които са регламентирани.

5. Промяна на дефинициите за „Отпадъци от кораби“, „Остатъци от товари“ и „Пристанищно приемно съоръжение“ (§ 4, т. 3) и създаване на определение за „Пасивно уловени отпадъци“.

Целта на предложението е постигане на пълно съответствие на дефинициите в закона с тези, определени в чл. 2, т. 3-6 от Директива (ЕС) 2019/883.

6. Внасяне на промени в Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) (§ 7).

Предвижда се в чл. 371 от КТК терминът „отпадъци – резултат от корабоплавателната дейност и корабните товари“ да се заменят с актуалния понастоящем „отпадъци от кораби“ (§ 7, т. 1). Целта е съобразяване с актуалната терминология, установена в Директива 2019/883..

Освен това се предлага отмяна на чл. 377, ал. 3 от КТК, с която е определено наказание за капитан на кораб, който не изпрати или изпрати невярна информация за вида и обема на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, намиращи се на борда на кораба. Промяната цели отпадане на разпоредба, която е идентична с чл. 42, ал. 1 от 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 международно плаване, приета с Постановление № 186 на Министерския съвет от 2012 г. Счита се, че систематичното място на административнонаказателната разпоредба е в цитираната наредба, която е издадена на основание чл. 101, ал. 2 от ЗМПВВППРБ и административнонаказателните разпоредби, в нея се предвижда налагане на наказание в размера, определен по чл. 121, ал. 3 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Целта на промяната е премахване на дублирането на аналогични разпоредби.

7. Правят се промени в ЗМПВВППРБ и КТК с оглед привеждането им в съответствие с новата структура на Министерския съвет, предвидена в т. 2 и 3 от Решението на Народното събрание от 13.12.2021 г. за приемане на структура на Министерския съвет на Република България (обн., ДВ, бр. 106 от 2021 г., изм., бр. 110 от 2021 г.), където в т. 3 е уредено преобразуването на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в Министерство на транспорта и съобщенията.

Определен е 14-дневен срок за предложения и становища, на основание чл. 26, ал. 4, изречение второ от Закона за нормативните актове, тъй като:

а) законопроектът е бил публикуван вече на интернет страницата на министерството и на Портала за обществени консултации през 2021 г.;

б) промените в настоящия законопроект спрямо публикувания през 2021 г. са свързани единствено с привеждане на ЗМПВВППРБ и КТК в съответствие с преобразуването на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в Министерство на транспорта и съобщенията и създаването на стабилност на правоотношенията, уреждащи правомощията на министъра.

Лица за контакт:

Елеонора Караколева, старши експерт, дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“, ИА „Морска администрация“

e-mail: eleonora.karakoleva@marad.bg,

тел. 070010145

Силвина Бакърджиева, главен експерт, дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“, ИА „Морска администрация“

e-mail: silvina.bakardzhieva@marad.bg,

тел. 070010145

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:

[Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 25.01.2022](#)

[Мотиви към проекта - вер. 1.0 | 25.01.2022](#)

[Таблица на съответствието с правото на Европейския съюз - вер. 1.0 | 25.01.2022](#)

[Становище на МС - вер. 1.0 | 25.01.2022](#)

[Частична оценка на въздействието - вер. 1.0 | 25.01.2022](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Николай Гелов (26.01.2022 13:29)

Намаляване на горната граница на санкцията за физически лица

Предлаганата промяна в чл. 121, ал. 3 на закона е ненужна и ненавременна.

Съображенията ми за това са следните:

- Според мотивите като причина за предлаганата промяна се твърди, че максималният размер на глобата (10 000 лв.) се налага предимно за нарушения с ниска степен на обществена значимост, т. е. тя не съответства на нарушенията. Само че това несъответствие не се дължи на недостатък на закона, а е пряка последица от неправилното прилагане на закона от страна на административно-наказващия орган.
- Описаната цел на промяната може да се постигне с просто указание към административно-наказващия орган как да съобразява размера на налаганите от него наказания с тежестта и степента на обществена опасност на различните по вид нарушения. По този начин вместо глоби по 10 000 лв., за по-леките нарушения на физическите лица могат да се налагат глоби от 2 000 лв. (минималния размер).
- Не е отчетено бъдещото икономическо развитие на страната, съответно не е ясно дали в един следващ момент предлаганата нова горна граница от 5 000 лв. няма да се окаже недостатъчна.

История

Начало на обществената консултация - 25.01.2022

Приключване на консултацията - 08.02.2022

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
