

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МС ЗА
ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ТАРИФАТА ЗА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТАКСИ,
СЪБИРАНИ ОТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ "ПРИСТАНИЩНА
ИНФРАСТРУКТУРА"**

Коментар	Автор	Дата
----------	-------	------

<p>Становище на БАКБА - част 4Сред посочените цели на промените в тарифата за пристанищните такси е „подобряване на условията за посещаемост на българските пристанища” и „стимулиране на процесите по привличане на нови товари”. Причините за по-ниската конкурентноспособност на пристанищата в България в сравнение с други пристанища в региона са остарелите технологии и машини за обработка на товари и усилията на държавата трябва да бъдат насочени към модернизацията на услугите, а не към увеличение на тарифите при запазване на нивото на услугите. Към този момент българските пристанища са едни от най-скъпите в ЕС и региона и предлаганите увеличения допълнително ще засилят тенденцията към отлив на товарите към пристанища в съседни страни, предлагащи по-качествени услуги на по-ниски цени. Актуализации в тарифата могат да бъдат търсени едва след осигуряване на по-качествен продукт, за който клиентите са съгласни да заплащат по-висока цена.Последната посочена цел на предложените промени, а именно „привеждане на постъпленията в съответствие с разходите за поддържане на подходите и каналите до оперативната акватория” може да бъде изпълнена и в момента при значително подобряване на управлението на средства от Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура”. Както бе посочено по-рано по данни на одитен доклад към Сметната Палата от всички получени приходи предприятието използва по-малко от 5% от средствата за поддържане на подходите и каналите до оперативната акватория, въпреки че това е една от основните дейности на ДППИ. Тези данни насочват към извод, че събираните такси дори трябва да бъдат намалени, вместо да се иска неколkokратно тяхно увеличение.Считаме, че така посочените промени ще имат обратен ефект и допълнително ще влошат условията за морския бизнес в страната и нашето становище е, че те не трябва да бъдат приемани без провеждане на широко обществено обсъждане с всички заинтересовани страни. Надяваме се на Вашето разбиране и избягване на порочната практика от последните години предложенията да бъдат приемани без широко обществено обсъждане, в резултат на което се водят продължителни съдебни спорове и се отменят незаконосъобразните промени, какъвто бе случаят след промените в тарифата за пристанищните такси от месец август 2014г.С уважение,Управителен Съвет на БАКБА</p>	БАКБА БАКБА	10.06.2016
--	----------------	------------

<p>Становище на БАКБА - част 3На последно място, но не по важност, не виждаме защо от настоящия текст на тарифата трябва да отпаднат модалитетите „в случаите” и „когато”. Та нали законовата делегация по чл.103в от закона е Министреският съвет да определи в тарифата „реда и случаите” при които се събират пристанищни такси. Ако предложението на МТИС се приеме, то от настоящата тарифа би отпаднала единствената хипотеза/чл.1, ал.3/, в която се определя „ред и случай”, при която се събират такси.3. На следващо място, в мотивите за предложените промени, посочени на портала за обществени консултации е спомената сума, заплатена за драгажни дейности в размер на „около 94 милиона лева” при постъпления от „приблизително 20 милиона лева от канални такси”. Бихме искали да отбележим, че посочените суми не отговарят на стойностите, които могат да бъдат намерени в портала за обществените поръчки, както и споменатите по време на съдебния процес реални суми, заплатени за поддържане на акваторията на пристанищата - а именно между 2 и 5% от годишните приходи на ДППИ се отделят за поддържане на акваторията (в това число и споменатите драгажни дейности). По данни от портала за обществени поръчки сключените договори за рехабилитационни и драгажни услуги в периода 2007 - 2015г са на обща стойност под 18 милиона лева.Направено е предложение и за неколкостратно увеличение при някои стойности на т.н. „екотакса” , отново без обосновка за нуждата от подобно увеличение и параметрите на договорите между Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура” и фирмите, извършващи услуги по събиране, преработка и унищожаване на корабните отпадъци.</p>	БАКБА БАКБА	10.06.2016
---	----------------	------------

Становище на БАКБА - част 2Добавянето от законодателя в текста на чл.103в, ал.4 на думите „и ал.5, Изречение Първо“, по никакъв начин не променя правилния извод на съда, тъй като въпросната алинея 5, Изречение първо СЪЩО препраща към ал.1 на чл.103в.Препратката в ал.5 е „ Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" събира таксите по ал. 1, т. 1, 2 и 4“, а препратката в ал.2, на която се е позовал съдът за да направи своя горещитиран извод е „Таксите по ал. 1, т. 1 - 4 се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" Видно е, че препращащият текст в ал.2 и препращащият текст в ал.5 са почти напълно идентични, изменен е само словоредът. Безспорно е, че въпросната ал.5, както и ал.2, без каквото и да е съмнение, също препраща към ал.1. Следователно, допълнението на чл.103в, ал.4 по никакъв начин не променя констатираната от ВАС липса на компетентност на МС да определя пристанищни такси по ал.1, т.1 - 4 за пристанищата за обществен транспорт с регионално значение.С оглед на гореизложеното, неоснователни, необосновани и в противоречие със съдебното решение на ВАС са всички предложения на МТИС за отпадане на думите „за обществен транспорт“ в много от текстовете на тарифата.БАКБА не вижда никакъв смисъл да се изменя и допълва тарифата с текстове, които отново ще бъдат отменени от ВАС, при последващо атакуване от наша страна.2. След прогласяването от страна на ВАС на нищожността на текста на чл.1, ал.3 на тарифата, действащият към настоящия момент текст на чл.1, ал.3 от тази тарифа е стария, отпреди 22.08.2014г, а именно:„Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" събира канални, тонажни и светлинни такси от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109 ЗМПВВППРБ, в случаите, когато обезпечава достъп до тях чрез поддържане на акваторията или подходните канали, както и когато собствениците на пристанищата по чл. 107 - 109 използват пристанищна инфраструктура на пристанища за обществен транспорт с национално значение. „Предложението на МТИС е за промяна на този текст по следния начин:„Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" събира канални, тонажни и светлинни такси от корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109 ЗМПВВППРБ, и обезпечава достъп до тези пристанища чрез поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория до границата на оперативната

БАКБА
БАКБА

10.06.2016

Становище на БАКБА - част 1ДО: МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА НА ВНИМАНИЕТО НА: Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ – МИНИСТЪРКОПИЕ ДО: Г-ЖА СВЕТЛАНА СТИЛИЯНОВА – СТАРШИ ЕКСПЕРТ В ДИРЕКЦИЯ „ПРАВНА” КЪМ МТИТС; email: sstilyanova@mtitc.government.bg

Относно: Проект на Постановление на Министерски Съвет за изменение и допълнение на Тарифата за Пристанищните Такси, събирани от Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура”

Уважаеми господин Московски, В края на месец май на портала за обществени консултации е публикуван проект на постановление на МС за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищни такси, събирани от Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура”. Както Ви е известно, след продължителен съдебен спор въведените изменения в тарифата в сила от август 2014г до февруари 2016г. бяха обявени за нищожни или отменени, като незаконосъобразни, по силата на решение 8928 от 22.07.2015г., постановено по адм. дело 13212/2014г. на ВАС. В противоречие със съдебното решение, понастоящем се предлагат на практика идентични промени, които да възстановят незаконосъобразната тарифа, отново при липса на каквато и да е финансова обосновка и обществено обсъждане:

1. На първо място, от правна страна, неправилно и неоснователно в мотивите към Проекта за изменение и допълнение на тарифата се приема/стр.1, Абзац Последен/, че „предложенията за промени намират основание в приетите през тази година изменения и допълнения в ЗМПВВППРБ/обн. ДВ., бр.26, 2016г/”, както и че въпросното изменение на чл.103в, ал.4 от Закона овластява Министерския съвет да определя безусловно размерите на таксите „както в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, така и за пристанищата за обществен транспорт с регионално значение”

В цитираните по-горе части, мотивите на Дирекция „Правна” към МТИТС противоречат на мотивите на съдебното решение по по адм. дело 13212/2014г. на ВАС, и по-специално: „Предвид императивния характер на нормите, които делегират нормотворческа компетентност и невъзможността същите да се тълкуват разширително, следва да се приеме извод за обхват на законната делегация в чл. 103в, ал. 4 ЗМПВВППРБ, както следва: Компетентността на МС да определи с Тарифа размера на таксите, е само в рамките на таксите по ал.2 и ал. 3 на чл. 103в ЗМПВВППРБ, които като препращат към ал.1 на същата разпоредба, определят компетентност само в рамките на таксите, които се събират за посещение на

БАКБА
БАКБА

10.06.2016

Становище Порт България Уест -част 4Според едното становище, решението на съответния административен съд за обявяване нищожността на подзаконов нормативен акт има обуславящо значение за гражданското дело (напр. по иск за неоснователно обогатяване), по което същият е приложим, тъй като обявяването на нищожността има обратно действие от момента на издаване на нормативния акт, а не от момента на влизане в сила съдебното решение за прогласяването ѝ. При обявена нищожност на подзаконов акт следва да се счете, че същият въобще не е породил правни последици и това обстоятелство следва да бъде съобразено от гражданския съд, който решава въпрос, свързан с приложението му.Според другото становище, което ОСГТК на ВКС намира за правилно, и което застъпвате и Вие, „връзка между делата по смисъла на чл. 229, ал. 1, т. 4 ГПК не е налице, тъй като съдебното решение за отмяна на подзаконов нормативен акт има действие от деня на влизането му в сила и няма обратно действие, т.е. правните последици, възникнали от подзаконовия нормативен акт се запазват и правоотношенията между страните по гражданския спор ще бъдат уредени съобразно него - чл. 195 АПК. Правните последици от отменения, или обявен за нищожен подзаконов нормативен акт, трябва да бъдат уредени от съответния административен орган в срок от три месеца след влизане в сила на решението на административния съд. Този изрично регламентиран ред за уреждане на правните последици, предоставен на административния орган, а не на гражданския или на административния съд, е липсващата предпоставка за преюдициалност на административното дело спрямо висящия граждански спор. Щом АПК изрично регламентира действието на отменителното решение на съда от момента на влизането му в сила и след обнародване, при това без да го свързва с действието на оспорения нормативен акт, уредено отделно в чл. 190, ал.1 АПК, няма основание правните последици от акта, действал като норма за поведение при висящо негово оспорване, да бъдат отречени като ненастъпили. Нищожните актове поначало не пораждаат правни последици, но в случая законодателното разрешение е съобразено с характера на оспорвания акт като нормативен”, продължава ВКС. „При прогласена нищожност включително, законът изрично в чл.195, ал.2 АПК е определил правните последици от акта като „възникнали” и на следващо място е посочил , че административният орган, а не съдът е компетентен за преуреждането им”, продължава ВКС. При действието на чл. 195 АПК административният орган следва да уреди и правоотношения, които са в обсега на приключил, или

Росен
Иванов

07.06.2016

Становище Порт България Уест -част 3Нашето мнение е, че тази констатация щеше да е коректна, само ако изброените обстоятелства бяха факт в своята съвкупност. В действителност, обаче, за периода от 2005 г. до прогласяването на нищожността на текстовете на Тарифата (а и до настоящия момент) ДППИ не е предоставяла никаква конкретна услуга по „осигуряване на достъп“ до пристанище за обществен транспорт с регионално значение, т.е. не са възлагани и изпълнявани конкретни драгажни работи по отношение на подходите към акваторията на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение. Съобразявайки този факт, и въпреки принципната възможност, която по наше мнение законът дава в чл. 103в, ал. 4 Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да определя освен „размера“ на таксите по ал. 2, 3 и ал. 5, изречение първо, така и „реда и случаите, при които те се събират“, в публикувания проект на ПМС за изменение и допълнение на Тарифата няма направено конкретно предложение за ефективен механизъм, ред или процедура, които да гарантират изпълнението на законовото задължение на ДППИ (още повече след влизане в сила на ЗИД на ЗМПВВПРБ с ДВ, бр. 28 от 2013 г.).Наред с това, за да се предотвратят бъдещи съдебни спорове с Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ относно дължимостта на пристанищните такси, събирани през периода от 2005 г. до влизане в сила на предложеното за обществено обсъждане ПМС, респ. ново обжалване на изменената Тарифа е необходимо нееднозначно да се изяснят правните последици, възникнали от прогласения за нищожен, респ. отменен като незаконосъобразен нормативен акт. Анализирайки аргументите на върховните съдии, изложени в Тълкувателно решение № 2 от 2014 г. на ВКС, ОСГТК по т.д. № 2/2014 г., смятаме, че в предложението за обществено обсъждане проект на нормативен акт е задължително „правните последици, възникнали от подзаконовия нормативен акт, който е обявен за нищожен да се уредят служебно от компетентния орган“, в случая – от Министерския съвет (съгласно чл. 195 от АПК – в срок не по-дълъг от три месеца от влизането в сила на съдебното решение, а според нас в настоящия случай – след влизане в сила на ЗИД на ЗМПВВПРБ обн. ДВ, бр. 26 от 2016 г. в сила от 01.04.2016 г.). Тълкувателното решение № 2/2014 г. по т.д. № 2 /2014 г. на ОСГТК на ВКС, като отговаря на въпроса „Обусловено ли е по смисъла на чл.229, ал.1, т.4 ГПК висящото гражданско дело, спорът по което е пряко свързан с приложението на подзаконов нормативен акт, от административното дело, образувано по оспорване на

Росен
Иванов

07.06.2016

Становище Порт България Уест -част 2С изменението на ЗМПВВПРБ, обн. в ДВ бр. 26 от 2016 г. законодателят своевременно прие съответните законови разпоредби, с които Министерският съвет е определен за компетентен орган във връзка с определянето на размера на таксите, дължими от корабите, посещаващи освен пристанищата за обществен транспорт с национално значение и тези – за обществен транспорт с регионално значение. В нашето писмо от 08.02.2016 г. застъпихме тезата, че прогласената от ВАС нищожност е изначална, тъй като редакцията на чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВПРБ не съдържа делегация на Министерски съвет да определя размера на таксите, които държавното предприятие събира от корабите посещаващи пристанища, различни от тези за обществен транспорт с национално значение още в онази своя редакция (ЗИД на ЗМПВВПРБ обн. ДВ бр. 104 от 2005 г.), с която се създава Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Подобна делегация не се въвежда и при всяко от последващите изменения на ал. 4 на чл. 103в от ЗМПВВПРБ през 2007 и 2008 г. (ДВ, бр. 54 от 03. 07. 2007 г., както и ДВ, бр. 98 от 14. 11. 2008 г.). В съдебната практика въпросът за действието на решението, с което е обявена нищожността на подзаконов административен акт не е спорен - обявената нищожност на нормативния акт важи от момента на издаването му. В решенията си Върховният административен съд приема, че въпреки липсата на изрична уредба относно действието на съдебното решение, с което подзаконовият нормативен акт е обявен за нищожен, „с оглед правната същност на нищожността, както и предвид субсидиарното приложение на разпоредбите за оспорване на индивидуалните административни актове, съгласно чл. 196 от АПК, както в правната доктрина, така и в съдебната практика непротиворечиво се приема, че обявената нищожност на нормативния акт важи (има действие) от момента на издаването му“ (Определение № 7864 от 07.06.2013 г. по адм. д. № 12384/2012 г. на ВАС, VI отд. Решение № 8805 от 18.06.2013 г. по адм. д. № 4166/2013 г. на ВАС, 5-членен състав). „Поради това, за разлика от отмяната на нормативния акт от органа, прогласяването на нищожността има ретроактивно действие, т.е. от момента на издаването му, а не от момента на влизане в сила на съдебното решение, с което тя е прогласена“ (Решение № 6331 от 10.05.2013 г. по адм. д. № 3229/2013 г. на ВАС, 5 – членен състав). С Ваше писмо изх. № 32-01-152/08.03.2016 г., Вие изразявате съответно и становище във връзка с поставения от нас въпрос за необходимостта от изрично уреждане на правните последици, възникнали от обявените за нищожни и от отменените като

Росен
Иванов

07.06.2016

Становище Порт България Уест -част 1ДОГ-Н ИВАЙЛО
МОСКОВСКИМИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА1000
СОФИЯ, УЛ. „ДЯКОН ИГНАТИЙ” № 9КОПИЕ ДО:Г-ЖА
СВЕТЛАНА СТИЛИЯНОВА - СТАРШИ ЕКСПЕРТ В ДИРЕКЦИЯ
„ПРАВНА“ КЪМ МТИТС – ЛИЦЕ ЗА КОНТАКТ e-mail:
sstiliyanova@mtitc.government.bg;Относно: проект на
Постановление на Министерски съвет за изменение и
допълнение на Тарифата за пристанищните такси,
събирани от Държавно предприятие "Пристанищна
инфраструктура", публикуван за обществено обсъждане на
Портала за обществени консултации на Министерски
съвет"
[http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-
BG&Id=2118](http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=2118) УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН
МОСКОВСКИ, На 02.02.2016 г. в ДВ бр. 9 бе
обнародвано Решение № 424 от 14 януари 2016 г. по
административно дело № 12915 от 2015 г. на Върховния
административен съд на Република България, което остави
в сила Решение № 8928 от 22.07.2015 г., постановено по
адм. дело № 13212/2014 г. по описа на Върховния
административен съд. В мотивите към решението съдът
прие, че с чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВППРБ на Министерския
съвет се делегира компетентност да определя размерите
на пристанищните такси единствено по отношение на
пристанищата за обществен транспорт с национално
значение. Съдът намери, че съгласно разпоредбата,
включваща препращане към текстовете, свързани с
посочената категория пристанища, липсват основания
Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”
(ДППИ) да събира такси в пристанищата за обществен
транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските и
пристанищата със специално предназначение. След
влизане в сила на съдебното решение, с което бе
прогласена нищожността на тези текстове, с писмо наш
изх. № 05-00-808/08.02.2016 г. (вх. № на МТИТС 13-00-59-
3/08.02.2016 г.) се обърнахме към Вас с молба да
предложите съответно съобразени с мотивите на
съдебното решение нови текстове на Тарифата, като
вносител на проекта на нормативен акт (чл. 9 и чл. 30 от
УПМТИТС и чл. 31, ал. 1 от УПМСНА), както и в качеството
Ви на орган на управление (чл. 9, т. 1 от ПУФДДППИ) и на
упражняващ правата на едноличен собственик на капитала
в ДППИ (чл. 11 от УПМТИТС и чл. 10, т. 1, 3, 5, 6, 7, 10, 11,
12, 13 от ПУФДДППИ), а към директора на държавното
предприятие - в съответствие с чл. 14, т. 7 от ПУФДДППИ
да постави за обсъждане пред управителния съвет на
предприятието своите предложения за изменение на
пристанищните такси, след като те бъдат обосновани от

Росен
Иванов

07.06.2016

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 4В случай, че не бъде обсъден и възприет вариант, в който концесионните възнаграждения постъпват в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, логиката на разходоориентираност на таксите императивно би трябвало да наложи всички приходи от пристанищни такси на предприятието да се разходват изключително и изцяло, но и само и единствено за „обезпечаване на достъп до пристанищата по чл. 93, т. 1 - 4” от закона, чрез поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, зони за подходане и зони за маневриране, респ. осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата. По този начин след приемане на съобразена с мотивите на решението на ВАС Тарифа от Министерски съвет би се блокирало на практика изпълнението на предмета на дейност на предприятието, в онази значима част от дейностите му, които не би следвало да се финансират от приходи от пристанищни такси (като оставим настрана въпросите които бюджетния трансфер повдига с оглед на допустимостта на подобна форма на държавна помощ), а именно:- изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, когато това не е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала;- поддържане на съществуващите и изграждане на нови морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса;- поддържане на съществуващите и изграждане на нови вълноломи;- изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система, предоставянето на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност, на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб, на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик, както и на хидрометеорологична информация;- изграждането, реконструкцията, рехабилитацията и поддържането на общата техническа инфраструктура на пристанището, която съгласно чл. 117а от ЗМПВВППРБ не може да бъде предмет на договори за съпътстваща дейност или на концесия, но която се ползва и за в бъдеще ще се ползва от всички пристанищни оператори и други правоимащи лица при еднакви условия, като никой не може да възпрепятства свободния достъп до нея;- издръжката на предприятието.

Valentin
Karavalchev

07.06.2016

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 3 След 2006 г. обаче, пристанищните такси, противно на европейската и световна практика и на логиката и философията на описания и формално „възприет“ вече в законодателството ни модел са основен и едва ли не - единствен приход на държавното предприятие (доколкото бюджетните капиталови трансфери само частично компенсират разходите, които предприятието извършва за обслужване на значим и държавно гарантиран инфраструктурен заем), а според цитираното съдебно решение:- „услугата, във връзка с която се събират такси е изрично посочена в закона и тя съответства като определен вид задължения от страна на предприятието за всяка такса”;- „действието или услугата не представляват насрещна престация, а елемент от фактическия състав на таксата. В своята практика Конституционният съд следва разбирането, че разграничителният белег между данък и такса е елементът услуга, че основание за плащане на таксата е ползването на услуга или предизвикване на действие на държавен орган в полза на платеща на таксата и че поначало таксата се заплаща срещу извършена услуга и размерът се определя с оглед на разходите по извършване на услугата. Според текста на същото решение на КС: "За всяка отделна услуга и дейност следва да се определя заплащането на една такса. Само когато отделните дейности по предоставянето на една услуга са ясно разграничени една от друга и обособени, е допустимо определянето на няколко отделни такси за всяка една от обособените части.";- размерът на таксите следва да бъде определен на базата на „подробни разчети, анализ и отчети на себестойността на всяка от предлаганите услуги, след обоснован анализ на разходите по пера и услуги, опис по периоди и обекти на приходите от събираните от предприятието такси; анализ на разликите между приходите и разходите при спазване на принципа за пропорционалност чрез изготвените годишни програми, както и при отчитане на размера на държавната субсидия;- необходима е „обосновка на реално необходимите разходи за осигуряване на всяка от услугите с оглед изготвените програми, проектиране, изграждане, развитие, безопасност, поддръжка и прочие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.”

Valentin
Karavalchev

07.06.2016

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 2Във връзка с необходимостта от подготовка на настоящия проект, вече изразихме в съответния законовия срок наше становище по отношение на изготвения проект за нов Закон за концесиите вх. № на МС 08.10-59/10.05.2016 г. С това становище направихме предложение за изменение на обсъждания проект на Закон за концесиите, което да предвиди паричните постъпления от предоставянето и осъществяването на концесии за извършването на пристанищни услуги да постъпват в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за изпълнение на определения в специалния закон ограничителен предмет на дейност на предприятието. Продължаваме да смятаме, че без възприемането на подобно предложение за изменение на проекта на Закон за концесиите, респ. ЗМПВВППРБ на практика ще бъде невъзможно Министерският съвет да предложи и утвърди съобразен изцяло с мотивите на съдебното решение законосъобразен и отговарящ на целта на закона проект на Тарифа. Подобна разпоредба освен, че исторически е съществувала в законодателството ни (чл. 25, ал. 2 от отменения Закон за концесиите от 1995 г.), е изцяло в съответствие с възприетия през 2004 г. land lord модел на българската пристанищна система. При провеждането на пристанищната реформа управлението на пристанищата за обществен транспорт с национално значение бе отнето от Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“ – второстепенен разпоредител с бюджетни кредити и бе възложено на търговец публично-предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, като на мястото на държавните такси, постъпващи в държавния бюджет законодателят регламентира събирането на „цени за достъп“, след 2005 г. - т. нар. „пристанищни такси“, които да се инвестират изцяло в националната пристанищна инфраструктура, повишавайки конкурентоспособността на българската пристанищна система. Изцяло възприемаме мотивите на Министерски съвет към проекта на нов Закон за концесиите, че концесията не следва да се възприема като източник на приходи за държавния или общинския бюджет, а като инструмент за изграждане с частни инвестиции на инфраструктура и предоставяне чрез нея на услуги при най-добро съотношение качество-цена. Промените в модела на управление на пристанищата в страната, извършени през 2004 г., чиято идея беше пряко да се обвърже потреблението на публичните блага със заплащането на изискуемата цена се наложиха в резултат на осъзнатата необходимост от съкращаването на прекомерните публични разходи и желанието за повишаване на ефективността и качеството на публичните

Valentin
Karavalchev

07.06.2016

<p>Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 1ДОГ-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИМИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА1000 СОФИЯ, УЛ. „ДЯКОН ИГНАТИЙ” № 9КОПИЕ ДО:Г-ЖА СВЕТЛАНА СТИЛИЯНОВА - СТАРШИ ЕКСПЕРТ В ДИРЕКЦИЯ „ПРАВНА“ КЪМ МТИТС e-mail: sstiliyanova@mtitc.government.bg;Относно: проект на Постановление на Министерски съвет за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", публикуван за обществено обсъждане на Портала за обществени консултации на Министерски съвет"</p> <p>http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=2118 УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МОСКОВСКИ, С Решение № 424 от 14.01.2016 г. (обн. ДВ, бр. 9 от 2016 г., в сила от 02.02.2016 г.) петчленен състав на Върховния административен съд остави в сила Решение № 8928 от 22.07.2015 г., постановено по адм. дело № 13212/2014 г. Това съдебно решение от една страна прогласи нищожността на определени разпоредби от Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, а от друга - отмени като незаконосъобразни текстове, касаещи таксите, събирани от държавното предприятие от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Обнародваният в ДВ, бр. 26 от 2016 г. Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) прецизира законната делегация и даде възможност Министерският съвет да уреди с подзаконов нормативен акт както размерът, така и редът и случаите, при които се събират пристанищните такси от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение. За обществено обсъждане на http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=2118 е публикуван проект на Постановление, с което Министерският съвет на Република България, в изпълнение на изменения ЗМПВВПРБ ще утвърди нова Тарифа, като определи размер на таксите, съобразявайки се с решаващите мотиви на постановеното съдебно решение.</p>	<p>Valentin Karavalchev</p>	<p>07.06.2016</p>
---	-----------------------------	-------------------