

2023

Образецът е одобрен от
Съвета за административната реформа
на 28 януари 2021 г.

Доклад за последваща оценка на
въздействието на Закона за морските
пространства, вътрешните водни пътища и
пристанищата на Република България
(ЗМПВВПРБ)

Съдържание:

Съдържание:	2
I. Резюме	4
II. Основна част на доклада	4
II. 1. Увод	5
II. 2. Цели	5
II. 3. Обхват и структура на оценката	5
1. Изследване на причините за приемането или за изменението на нормативния акт	7
2. Критерии за оценка	43
3. Въпроси за оценка	44
II. 4. Заинтересовани страни и събрани данни	45
1. Заинтересовани страни	45
2. Информация относно проведените консултации със заинтересованите страни	45
3. Събрани данни	45
II.5. Анализ на данните и оценяване на въздействията	46
II. 6. Описание на въздействията и формулираните изводи	47
II. 7. Заключение	58
II. 8. Начини на разпространение на резултатите от последващата оценка	63
II. 9. Препоръки за последващи действия съгласно чл. 18б от ЗНА	63
II. 10. Източници	63
III. Приложения	65

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

Списък на използваните съкращения

Съкращение	Пълно наименование
ВВП	Вътрешни водни пътища
ВМС	Военноморски сили
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ИАМА	Изпълнителна агенция „Морска администрация“
ИАРА	Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури
КТК	Кодекс на търговското корабоплаване
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
НОМИОВ	Наредба за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието
ПМС	Постановление на Министерски съвет
РМС	Решение на Министерски съвет
НС	Народно събрание
МС	Министерски съвет
ПРБ	Първостепенен разпоредител с бюджет
ВРБ	Второстепенен разпоредител с бюджет

Списък на таблиците

Таблица №	Заглавие/описание на таблицата
Таблица № 1	Заклучения

I. Резюме

Настоящият доклад има за цел да представи резултатите от извършена последваща оценка на въздействието на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). Последващата оценка е извършена съобразно Закона за нормативните актове, Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, приета с Постановление № 301 на Министерския съвет от 14.11.2016 г. (обн., ДВ, бр. 91 от 2016 г., изм., бр. 5 от 2017 г., изм. и доп., бр. 84 от 2020 г.) (НОМИОВ) и Ръководството за извършване на последваща оценка на въздействието, одобрено с Решение № 885 на Министерския съвет от 3 декември 2020 г.

Предмет на настоящия доклад е извършване на последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ посредством анализ на критериите за оценка: 1) „Постигане на целите“, 2) „Ефективност“, 3) „Ефикасност“, 4) „Устойчивост“ и 5) „Полезност“.

При извършването на последващата оценка са използвани първични и вторични данни. За събиране на първични данни оценяващият екип проведе анкетно проучване сред прилагащите закона организации. За целите на проучването са дефинирани три групи заинтересовани лица: 1) първостепенни и второстепенни разпоредители с бюджет (министерства, агенции, общини и други ведомства), 2) пристанищни оператори и 3) други заинтересовани лица. В хода на проведеното анкетно проучване са обхванати 38 бр. респонденти.

За събиране на вторични данни по метода на документалното проучване оценяващият екип анализира източници на вторични данни, а именно: закони; подзаконовни нормативни актове, свързани с прилагането на ЗМПВВПРБ; Устройствения правилник на ИАМА; отчетни документи; други документи, имащи отношение към извършването на настоящата последваща оценка.

Съгласно изискванията на НОМИОВ, по всеки от петте критерия („постигане на целите“, „ефективност“, „ефикасност“, „устойчивост“ и „полезност“) в рамките на анкетното проучване са формулирани оценъчни въпроси, определящи посоката на оценяването.

При извършване на последващата оценка на ЗМПВВПРБ в съответствие с изискването на чл. 35 от НОМИОВ:

- са определени целите на последващата оценка на въздействието;
- е извършена същинската оценка;
- е извършено обобщаване на оценката;
- са разпространени резултатите от оценката.

II. Основна част на доклада

Минималното съдържание на основната част на доклада на последващата оценка на въздействието е нормативно установено в чл. 41 от НОМИОВ.

II. 1. Увод

Последващата оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ е извършена в изпълнение на Решение № 436 на Министерския съвет от 05.07.2022 г. за одобряване на списък със законопроекти, на които ще бъде извършена цялостна предварителна оценка на въздействието и със закони, на които ще бъде извършена последваща оценка на въздействието през 2022 г.

Настоящата последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ е първата извършена последваща оценка от приемането му. Оценката е извършена от служители на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА). В обхвата на оценката са изследвани дефинираните за целите на оценката специфични цели на ЗМПВВПРБ.

II. 2. Цели

Съгласно чл. 33, ал. 2 от НОМИОВ последващата оценка на въздействието изследва съотношението между поставените цели и постигнатите резултати при прилагането на нормативния акт. В тази връзка последващата оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ има за цел да установи дали нормативния акт е произвел планирания и желан ефект върху целевите групи, адресати на закона. Общата цел на последваща оценка на въздействието е да се оценят последствията и ефектът от приемането и прилагането на ЗМПВВПРБ, включително дали е планираният и желан ефект върху целевите групи (заинтересовани лица), в насоките, изложени в обхвата на поставените специфични цели.

Поставените специфични цели на настоящата последваща оценка на въздействието са следните:

Цел 1: „Подобряване на качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата“;

Цел 2: „Осигуряване на защита на здравето и безопасността на пристанищните работници“;

Цел 3: „Определяне по прозрачен, обективен и недискриминационен начин на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура и цените на пристанищните услуги“;

Цел 4: „Намаляване на административната тежест“;

Цел 5: „Усъвършенстване на нормативната уредба в областта на устройственото планиране, инвестиционното проектиране и строителството на пристанища и специализирани пристанищни обекти.“

II. 3. Обхват и структура на оценката

Времевият обхват на оценката включва периода от 11.02.2000 г. до последните изменения на ЗМПВВПРБ, предхождащи извършването на оценката.

При определянето на обхвата на последващата оценка на ЗМПВВПРБ се отчита липсата на извършена предварителна оценка на въздействието на закона, каквато при приемането на ЗМПВВПРБ не е била включена като задължително изискване в Закона за нормативните актове. Предвид липсата на предварителна оценка на ЗМПВВПРБ, целите и резултатите са определени последващо (по време на прилагането на нормативния акт и неговите съществени изменения) и спрямо така дефинираните цели са определени и оценени ефектите и ползите от закона.

С приемането на ЗМПВВПРБ (обн., ДВ, бр. 12 от 2000 г.) е отменен действащия тогава Закон за морските пространства на Народна република България.

От обнародването на ЗМПВВПРБ законът е претърпял 47 изменения и/или допълнения:

- 1) изм., ДВ, бр. 111 от 28 декември 2001 г.;
- 2) изм., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004 г.;
- 3) изм., ДВ, бр. 70 от 10 август 2004 г.;
- 4) изм., ДВ, бр. 11 от 1 февруари 2005 г.;
- 5) изм., ДВ, бр. 45 от 31 май 2005 г.;
- 6) изм., ДВ, бр. 87 от 1 ноември 2005 г.;
- 7) изм., ДВ, бр. 88 от 4 ноември 2005 г.;
- 8) изм., ДВ, бр. 94 от 25 ноември 2005 г.;
- 9) изм., ДВ, бр. 102 от 20 декември 2005 г.;
- 10) изм., ДВ, бр. 104 от 27 декември 2005 г.;
- 11) изм., ДВ, бр. 30 от 11 април 2006 г.;
- 12) изм., ДВ, бр. 36 от 2 май 2006 г.;
- 13) изм., ДВ, бр. 43 от 26 май 2006 г.;
- 14) изм., ДВ, бр. 65 от 11 август 2006 г.;
- 15) изм., ДВ, бр. 99 от 8 декември 2006 г.;
- 16) изм., ДВ, бр. 108 от 29 декември 2006 г.;
- 17) изм., ДВ, бр. 41 от 22 май 2007 г.;
- 18) изм., ДВ, бр. 54 от 3 юли 2007 г.;
- 19) изм., ДВ, бр. 109 от 20 декември 2007 г.;
- 20) изм., ДВ, бр. 67 от 29 юли 2008 г.;
- 21) изм., ДВ, бр. 71 от 12 август 2008 г.;
- 22) изм., ДВ, бр. 98 от 14 ноември 2008 г.;
- 23) изм., ДВ, бр. 108 от 19 декември 2008 г.;
- 24) изм., ДВ, бр. 47 от 23 юни 2009 г.;
- 25) изм., ДВ, бр. 81 от 13 октомври 2009 г.;
- 26) изм., ДВ, бр. 61 от 6 август 2010 г.;
- 27) изм., ДВ, бр. 88 от 9 ноември 2010 г.;
- 28) изм., ДВ, бр. 23 от 22 март 2011 г.;
- 29) доп., ДВ, бр. 32 от 24 април 2012 г.;
- 30) изм., ДВ, бр. 53 от 13 юли 2012 г.;
- 31) изм. и доп., ДВ, бр. 15 от 15 февруари 2013 г.;
- 32) изм. и доп., ДВ, бр. 28 от 19 март 2013 г.;
- 33) изм., ДВ, бр. 66 от 26 юли 2013 г.;

- 34) изм. и доп., ДВ, бр. 109 от 20 декември 2013 г.;
- 35) изм., ДВ, бр. 24 от 18 март 2014 г.;
- 36) изм., ДВ, бр. 98 от 28 ноември 2014 г.;
- 37) изм., ДВ, бр. 14 от 20 февруари 2015 г.;
- 38) изм. и доп., ДВ, бр. 52 от 10 юли 2015 г.;
- 39) изм., ДВ, бр. 26 от 1 април 2016 г.;
- 40) изм. и доп., ДВ, бр. 13 от 7 февруари 2017 г.;
- 41) изм., ДВ, бр. 58 от 18 юли 2017 г.;
- 42) изм., ДВ, бр. 96 от 1 декември 2017 г.;
- 43) изм. и доп., ДВ, бр. 28 от 29 март 2018 г.;
- 44) изм., ДВ, бр. 60 от 7 юли 2020 г.;
- 45) изм. и доп., ДВ, бр. 104 от 8 декември 2020 г.;
- 46) изм., ДВ, бр. 17 от 26 февруари 2021 г.;
- 47) изм., ДВ, бр. 102 от 23 Декември 2022 г.

Обхватът на конкретните изменения на нормативните разпоредби през разглеждания период от време на ЗМПВВПРБ ще бъде групиран в 11 основни изменения.

Изменение 1. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 24 от 2004 г.“:

1. Изследване на причините за приемането и изменението на нормативния акт

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 24 от 2004 г.)

ЗМПВВПРБ (обн., ДВ, бр. 12 от 2000 г.) урежда правния режим на морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, като има за цел да обезпечи използването на Черно море и на река Дунав, да улесни морските и речните връзки, да осигури безопасност на корабоплаването, опазване на морската и речната среда при корабоплаване и поддържането на екологичното равновесие.

С предложението ЗИД на ЗМПВВПРБ се цели преодоляването на трудностите при прилагането на закона, регламентирането на нерешените въпроси, подробната уредба на положения, въведени със закона, както и съобразяване на законовите разпоредби с нормите на европейското законодателство. При изготвянето на законопроекта са взети предвид натрупаният опит и основните принципи на проекта на Директива 2001/0047 (COD) на Европейския съюз за достъпа до пазара на пристанищни услуги.

По-важните изменения и допълнения са, както следва:

1. Либерализация на условията за достъп до пазара на пристанищните услуги и създаване на законови гаранции за равнопоставеност между участниците на този пазар. Акцентиращ се върху създаването на условия за поддържане на реална конкуренция чрез:

а) въвеждане на законови гаранции за изключване на възможността за монопол върху пристанищните услуги. В съответствие с принципите на проекта на Директива 2001/0047 (COD) на Европейския съюз за достъпа до

пазара на пристанищни услуги измененията са насочени както към постигане на конкуренция между отделните пристанища, така и към постигане на вътрешна конкуренция между терминалите в рамките на едно пристанище;

б) въвеждане на изискване доставчикът на пристанищни услуги да отчита инвестициите, направени за периода на сключения от него договор;

в) въвеждат се единни изисквания към доставчиците на пристанищни услуги с цел осигуряване на задоволително и безопасно ниво на професионално изпълнение на предлаганите пристанищни услуги;

г) създават се предпоставки за прозрачност на всички процедури, свързани с избор на доставчик на пристанищни услуги, както и възможностите за обжалване;

д) детайлно се регламентират процедурите за достъп до пазара на пристанищните услуги, като са съобразени спецификите им, отчетен е натрупаният опит, заложена е възможност за гъвкавост и законово са регламентирани изискванията към договорите за концесия;

е) изрично е регламентиран редът за извършване на ново пристанищно строителство в допълнение към действащото законодателство, като са отчетени специфичните особености при осъществяването на този вид дейност.

2. Създават се възможности за увеличаване на инфраструктурните инвестиции за развитие на пристанищната система и инфраструктура чрез финансиране от частни източници. Предвижда се възвръщаемостта на инвестициите да бъде съобразена с ценовите очаквания на потребителите на тези услуги и възможността да се увеличи съществуващият и да се привлече транзитен трафик.

3. Със законопроекта се прецизира използваната терминология, с което се създават предпоставки за еднозначно тълкуване на отделните текстове на закона и унифицирането му с аналогичните закони на държавите – членки на Европейския съюз.

Въвеждат се ясни дефиниции на видовете пристанищни услуги и на термина „пристанищна услуга“, като са използвани основните понятия на проектодиректива 2001/0047 (COD) на Европейския съюз "За пазарния достъп до пристанищните услуги". Пристанищните услуги са ясно дефинирани в съответствие с европейските изисквания и са отграничени от останалите дейности.

В зависимост от технологията и организацията, необходими за осъществяване на пристанищните услуги, последните се разделят на: услуги, за извършването на които не е необходимо ползването на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения, и услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения.

Правото на операторите да извършват пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт се определя като „достъп до пазара на пристанищни услуги“. Този достъп се предоставя с договори за извършване на пристанищни услуги или е функция от договора за концесия. Броят на операторите, които могат да бъдат допуснати на едно пристанище за обществен транспорт, е

неограничен, освен ако са налице обективни ограничения в пространството или капацитета му.

4. Изяснява се статутът и определенията за отделните видове пристанища, като:

а) ясно е посочено, че пристанището включва акватория, територия и инфраструктура, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби.

Изрично е записано, че територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост.

Въведено е ново понятие - "пристанища за обществен транспорт с регионално значение", територията и пристанищната инфраструктура на които могат да бъдат собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица;

б) прецизират се критериите и редът за изменянето на списъка, определящ пристанищата за обществен транспорт; отчетени са досегашните трудности във връзка с обстоятелството, че част от пристанищата понастоящем, отговарящи на дефиницията на пристанище за обществен транспорт, са собственост на частни юридически лица; дава се възможност пристанища за обществен транспорт да бъдат собственост и на други лица освен на държавата, като по този начин се спазват разпоредбите на Конституцията на Република България за закрила на частните инвестиции и се избягват обективните затруднения при прилагането на досегашните текстове за публичната собственост;

в) изяснен е статутът на яхтените пристанища и дейностите, които могат да бъдат извършвани там.

5. Изискванията и процедурите по предоставяне на концесии са изложени подробно в раздел "Концесии".

6. Предложеният законопроект предвижда създаването на Национална компания "Пристанища", на която се възлагат изграждането, реконструкцията, рехабилитацията и поддържането на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, контролирането на изискванията за експлоатационна годност на пристанищата, осигуряването на достъп до пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Целта на създаването на Национална компания "Пристанища" е да се освободи бюджетът от неспецифични функции със стопански характер, и, от друга страна – да се осигури разходването на събраните средства за развитие на пристанищната инфраструктура. На Национална компания "Пристанища" се предоставят за управление пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Предвижда се, че срещу имуществото на компанията не може да се насочва принудително изпълнение и срещу компанията не може да се открива производство по несъстоятелност.

7. Въвежда се задължение за ежегодно изготвяне на програма за развитието на пристанищата и пристанищната дейност. По този начин се осигурява възможност за провеждане в перспектива на единна държавна политика в областта на пристанищата, за планиране на дейностите по поддържане и

развитие на публичната собственост в пристанищата и необходимите средства за това. Изграждането на нови пристанища за обществен транспорт ще се извършва в съответствие с националната програма.

8. С Преходните разпоредби се създават правила и норми за извършване на прехода от съществуващия преди влизането в сила на ЗМПВВПРБ модел към новия модел, който ще създаде условията за либерализация и комерсиализация в сферата на пристанищата и пристанищната дейност, като се предвижда уреждането и на „заварените“ към датата на влизането в сила на този закон случаи. Става дума за обекти, които законът обявява за публична държавна собственост, но върху които е придобито право на собственост (например по силата на договор за приватизационна продажба на дялове или акции).

Изменение 2. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 11 от 2005 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 11 от 2005 г.)

Законопроектът за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ е изготвен във връзка с ратификацията със закон (обн., ДВ, бр. 22 от 2004 г.) на Северноатлантическия договор, подписан на 4 април 1949 г. и пълноправното членство на Република България в НАТО.

Целта на изменението е да се ускори и облекчи процедурата по издаване на разрешения на съюзническите военни или подводни кораби, пребиваващи с невоенна цел в български териториални води и в български пристанища. В предлагания законопроект се предвижда разрешението да се дава от министъра на външните работи, съгласувано предварително с министъра на отбраната, с министъра на транспорта и съобщенията и с министъра на вътрешните работи, а не от Министерския съвет.

Предвижда се да бъдат съкратени и сроковете, в които това следва да бъде поискано от държавата на знамето, за да се осигури по-голяма оперативност при изпълнението от страна на Република България на съюзническите ѝ задължения.

По аналогичен начин е разрешен и въпросът с преминаването по вътрешните водни пътища и посещаването на откритите пристанища и рейдове по река Дунав на съюзнически военни кораби, като изменението е съобразено с чл. 30 от Конвенцията за режима на корабоплаването по река Дунав.

Законопроектът е съобразен със съществуващата практика на Конституционния съд, в това число Решение № 1 от 4 февруари 2003 г., постановено по конституционно дело № 1 за 2003 г. и Решение № 6 от 1994 г., постановено по конституционно дело № 6 за 1994 г.

Конституционният съд с Решение № 1 от 4 февруари 2003 г., постановено по конституционно дело № 1 за 2003 г., предвижда, че при изпълнение на съюзнически задължения, произтичащи от ратифициран, обнародван и влязъл в сила за Република България международен договор с политически или военен характер е възможно пребиваването или преминаването през територията на Република България на войски на военен или политически

съюз, на държава – членка на такъв съюз или на съюзна държава. Тези войски не следва да се считат за „чужди войски“ по смисъла на чл. 84, т. 11 от Конституцията, ако преминаването или пребиваването им е свързано с изпълнение на съюзнически задължения, поради което не се налага изрично разрешение от Народното събрание.

С Решение № 6 от 1994 г., постановено по конституционно дело № 6 за 1994 г., Конституционният съд определи сферата на приложение на чл. 84, т. 11 от Конституцията, а именно, че Народното събрание има изключителната компетентност да разрешава пребиваването или преминаването на чужди войски през територията на страната, когато то има военен или политически характер. Решаващо значение за упражняване на правомощието на Народното събрание по чл. 84, т. 11 от Конституцията има целта на пребиваването (преминаването), а не видът на чуждестранните войски (сухопътни, военновъздушни или военноморски) или видът на тяхното въоръжение. Разрешение за пребиваване на чужди войски на територията на страната или за преминаването им през нея, когато то няма военен или военнополитически характер, дават други държавни органи, определени със закон (т. 2 от диспозитива на Решение № 6 на Конституционния съд от 1994 г.)

Изменение 3. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 104 от 2005 г.“

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 104 от 2005 г.)

Законопроектът за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ предвижда и цели:

I. Уреждането на възникналите правни последици от Решение № 5 на Конституционния съд от 10 май 2005 г. по к. д. № 10 за 2004 г. (ДВ, бр. 24 за 2004 г.), съгласно което са обявени за противоконституционни текстовете от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗИД на ЗМПВВПРБ) относно Национална компания „Пристанища“. Разпоредбата на чл. 22, ал. 4 от Закона за Конституционния съд изисква възникналите правни последици от обявения за противоконституционен акт да се уредят от органа, който го е постановил.

Мотивите на Конституционния съд за отмяна на текстовете от ЗИД на ЗМПВВПРБ могат да бъдат обобщени в три групи:

- а) прехвърлянето на определени правомощия от държавната администрация на Национална компания „Пристанища“;
- б) съединяването на държавни функции със стопанска дейност;
- в) монополно положение на националната компания.

1. В мотивите на Решение № 5 по к. д. № 10 за 2004 г. Конституционният съд приема, че образуването на Национална компания „Пристанища“, извършено при спазване условията на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, не противоречи на Конституцията. В мотивите към решението на Конституционния съд се посочва, че държавното предприятие, което не е търговско дружество, не е уредено изчерпателно от Търговския закон.

Това означава, че Търговският закон е предвидил правната възможност за създаването на подобно публично предприятие, като предметът му на дейност, органите на управление, начинът на финансиране следва да бъдат уредени в специалния закон.

Във връзка с изложеното и при съобразяване с мотивите на решението на Конституционния съд разглежданият законопроект е предвиждал създаването на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

2. Конституционният съд не отрича възможността за прехвърлянето на държавни функции на други правни субекти и приема, че това по принцип не е в противоречие с Конституцията на Република България. В допълнение Конституционният съд се е позовал на няколко свои решения, като е отбелязал, че подобно прехвърляне на функции е конституционно допустимо в определени случаи, когато се извършва със закон. „Възлагането на държавни функции“, отбелязва Конституционният съд, „на недържавни образувания е съвременна тенденция, чрез която модерната национална държава ограничава свръхрегулирането на социалния живот. Чрез този процес държавата се разтоварва от някои функции, за да може да концентрира усилията си при решаване на други държавни задачи“.

В съответствие с изложеното в мотивите на Решение № 5 на Конституционния съд по к. д. № 10 за 2004 г. функциите, които Конституционният съд е приел, че са държавни и тяхното предназначение, е да гарантират сигурността на всички правни субекти на територията на страната, в частност функциите, свързани със сигурността на държавата и на нейните пристанища, с предложения законопроект са възложени на орган на изпълнителната власт – Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“. Агенцията е създадена с Постановление № 124 на Министерския съвет от 2005 г. (ДВ, бр. 55 от 2005 г.).

Според предложения законопроект Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“ изпълнява регулаторните и контролните функции на държавата в областта на пристанищата, като:

- а) следи за изпълнението на разпоредбите по обезпечаване на сигурността, отбраната и гражданската защита в пристанищата;
- б) води регистрите на пристанищата и на пристанищните оператори в Република България;
- в) събира и предоставя на министъра на транспорта информация за изпълнението на изискванията за експлоатационна годност на пристанищата;
- г) прави предложение до министъра на транспорта за преустановяване на дейността или за ограничаване временно или постоянно на експлоатацията на пристанищата, които не отговарят на изискванията на този закон или извършват пристанищни услуги в нарушение на чл. 116, ал. 5 от закона;
- д) контролира спазването на изискванията за техническа безопасност на пристанищните съоръжения, за охрана на труда и за безопасно осъществяване на товарно-разтоварни операции;
- е) определя нивата за сигурност на пристанищата;

ж) контролира спазването на изискванията за свободен достъп и прилагането на еднакви конкурентни условия в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

з) прави предложения до министъра на транспорта за изменение размера на пристанищните такси;

и) подпомага министъра на транспорта при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори.

3. В съответствие с решението на Конституционния съд на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ са възложени функции извън тези, които Конституционният съд е определил като свързани със сигурността на държавата и нейните пристанища.

Държавното предприятие е юридическо лице по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон със седалище София и с клонове – териториални поделения. Основният предмет на дейност на държавното предприятие е изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение, осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

За изпълнение на посочените дейности, както и за съществуването на сигурна и модерна пристанищна инфраструктура, е предвидено държавното предприятие да събира канални такси, тонажни корабни такси, линейни кейови такси и светлинни такси (частта от светлинните такси, която е пропорционална на поддържаните от Министерството на отбраната огньовете, се превежда на Министерството на отбраната).

Държавното предприятие следва да извършва и дейностите по сключване на договорите по чл. 116а, ал. 3 и чл. 117б, ал. 1 – това са договорите за съпътстващи дейности в пристанищата за обществен транспорт с национално значение и договорите за извършване на пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

В чл. 115н и следващите от законопроекта са посочени последователно органите на управление на държавното предприятие, като е следвана установената до момента правна практика, както и правомощията на органите на управление и начина на формиране на приходите на предприятието. Правата на собственост на държавата в държавното предприятие се упражняват от министъра на транспорта.

II. Законопроектът предвижда въвеждането на такса за управление на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Въвеждането на таксата е в изпълнение на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г.

За пристанищата за обществен транспорт с национално значение таксата е предвидено да бъде събирана от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, а за пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските пристанища и пристанищата със специално

предназначение – от собственика на пристанището. Директивата съдържа изискването за целево разходване на събраните такси – само за дейностите по управление на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Таксата следва да се заплаща от корабите, посещаващи съответното пристанище преди отплаването на кораба от пристанището. Пристанищата за обществен транспорт с национално значение, пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107-109 следва да разполагат с подходящ план за управление на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и подходящи пристанищни приемни съоръжения за отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност.

Разпоредбите, които въвеждат заплащането на посочената такса, се предвижда да влязат в сила от датата на присъединяването на Република България към Европейския съюз.

III. В Заключителната разпоредба на законопроекта е предвидено изменение в Закона за концесиите, като думите „Национална компания „Пристанища“ се заменят с „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

IV. Предлага се изменение в Кодекса на търговското корабоплаване, като в чл. 364, ал. 1 накрая се добавя „или от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Разпоредбата на чл. 364 от Кодекса на търговското корабоплаване предвижда изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ или капитанът на пристанище да задържа български или чуждестранни кораби и товари за неиздължени суми за митнически, пристанищни и други такси, налози и глоби, за които е предявено искане от страна на органи на изпълнителната и съдебната власт.

С изменението се предлага генералният директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ също да може да прави искане до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" или до капитана на пристанището за задържане на кораб, когато корабът не е заплатил пристанищна такса.

Изменение 4. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 54 от 2007 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 54 от 2007 г.)

С предлаганото изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ се цели пълното въвеждане в националното законодателство на изискванията на Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения и частичното въвеждане на Рамково решение 2005/667/ПВР на Съвета от 12 юли 2005 г. за укрепване на наказателноправната рамка за прилагане на законите срещу замърсяването от корабите.

Директива 2005/35/ЕО има за цел да осигури по-добрата защита на морската среда от замърсяване. На международно правно ниво тези въпроси се решават от Конвенцията на ООН по морско право и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (МАРПОЛ 73/78) (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), съставена в Лондон на 2.11.1973 г., ратифицирана със закон, приет от XXXIX Народно събрание на 13 октомври 2004 г. (ДВ, бр. 94 от 2004 г.), като

целта на директивата е да хармонизира прилагането на тези два международни договора от държавите - членки на Европейския съюз.

Разпоредбите на директивата се допълват от посоченото по-горе рамково решение, което предвижда въвеждане на наказателна отговорност за извършените нарушения на международноправния режим, както и конкретни състави на престъпления, които следва да бъдат въведени в Наказателния кодекс на Република България.

Законопроектът въвежда неотменимо задължение за оказване на правна помощ по извършване на оглед, вземане на проби и извършване разпит на лица, когато такава молба е постъпила от друга държава - членка на Европейския съюз, и става въпрос за обосновано предположение, че въпросният кораб е бил източник на замърсяване в морските пространства на трети страни.

Въвежда се също така и нова разпоредба за недискриминационно третиране на всички небългарски кораби, които се намират или преминават през морските пространства на Република България.

Въвежда се и разпоредба, която се отнася до докладване на информация по прилагането на изискванията на директивата. Доколкото отговорният орган за опазването на околната среда от замърсяване от кораби е министърът на транспорта, проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България предвижда той да докладва тази информация на Европейската комисия.

Законопроектът предвижда и изменение в административно-наказателните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. С тях се въвеждат изискванията на чл. 6 от Рамково решение 2005/667/ПВР. С тези изменения се въвеждат имуществени санкции за юридически лица, в чийто интерес са извършени нарушенията на международноправния режим за опазване на околната среда от замърсяване от кораби. В съответствие с изискванията на решението глобите са между 300 000 и 600 000 лв., а в случаите на умишлено замърсяване, което е причинило големи вреди - между 1 500 000 и 3 000 000 лв.

По предложение на министъра на икономиката и енергетиката, направено в хода на съгласувателната процедура, се предвижда и заличаването на АЕЦ „Козлодуй“ като пристанище за обществен транспорт с регионално значение, тъй като към момента АЕЦ „Козлодуй“ ЕАД е собственик на пристанището, а в предмета на дейност на дружеството не се включва предоставяне на пристанищни услуги за неограничен кръг лица срещу заплащане, каквото е изискването на чл. 103 от закона по отношение на пристанищата за обществен транспорт. Предоставянето на такива пристанищни услуги за неограничен кръг лица срещу заплащане е несъвместимо и с режима на допуск на територията на дружеството, който не позволява допускане на неограничен кръг от кораби и товари в охраняваната зона на централата.

Поради предназначението си да обслужва единствено промишлено-експлоатационните нужди на дружеството, дължимата по закон регистрация в случая е и практически невъзможна предвид липсата на задължителните за

пристанищата за обществен транспорт пристанищна инфраструктура, както и пристанищен щатен персонал.

Предлага се пристанищата в Созопол и Несебър, които са посочени в Приложение № 2 към чл. 103а, ал. 1, т. 2 от закона като пристанища за обществен транспорт с регионално значение, да бъдат включени в списъка на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, като бъдат включени в пристанище Бургас - приложение № 1 към чл. 103а, ал. 1, т. 1.

Изменение 5. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 98 от 2008 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 98 от 2008 г.)

С предлаганото изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ се цели пълното въвеждане в националното законодателство на 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, 28.12.2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324, 29.11.2002 г.).

Българският нормативен акт, който въвежда разпоредбите на цитираната директива на законово равнище, е Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Системата от законови норми, които регламентират обществените отношения, свързани с приемането и обработването на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари, е създадена в периода 2005 - 2006 г. и в много голяма степен отговаря на изискванията на Директива 2000/59/ЕО. Необходимостта от предлаганите промени произтича от констатациите и бележките на Европейската комисия, изложени в официалното ѝ уведомително писмо за нарушение № 2007/2211 във връзка с транспониране в българското законодателство на Директива 2000/59/ЕО.

Със законопроекта се създават нови разпоредби, с които изрично, на ниво закон, се въвеждат изискванията на чл. 8 от Директива 2000/59/ЕО за заплащане на таксите за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Новите текстове предвиждат такси да бъдат заплащани за всички кораби, които посещават или оперират в дадено пристанище, независимо от това дали ползват, или не пристанищните приемни съоръжения. Въвежда се изискване размерът на тези такси да не насърчава изхвърлянето на отпадъците в морето, съответно в река Дунав, като покрива не по-малко от 30 на сто (съгласно Декларация на Комисията за тълкуване на понятието "значителна част" - ОВ, L 332, 28.12.2000 г., стр. 90) от разходите за осигуряване на пристанищни приемни съоръжения и за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Със законопроекта се дава възможност лицата, които определят размерите на таксите, да предвидят намаляване на размера им, ако управлението, проектирането, оборудването и експлоатацията на кораба от екологична гледна точка са такива, че може да се докаже, че при неговата експлоатация се отделят намалени количества отпадъци. Формулират се точно,

изчерпателно и в съответствие с чл. 9 от директивата и случаите на освобождаване от заплащане на такси.

Въвежда се задължение за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ - за пристанищата за обществен транспорт с национално значение, и за собствениците - за пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109 от закона, да изработват и представят за одобряване от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“ планове за приемане и обработване на отпадъци.

Разширява се предметът на дейност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ - за предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност и на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб.

Въвежда се задължение за министъра на транспорта да представя на Европейската комисия до 31 март всяка година информация в съответствие с изискванията на чл. 9, ал. 2 от Директива 2000/59/ЕО за случаите на освобождаване от задължение за предаване преди отплаване на кораба на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, както и от задължение за заплащане на такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Въвежда се и задължение за министъра на транспорта на всеки три години да докладва на Европейската комисия за постигнатия през периода напредък по прилагането на изискванията на Директива 2000/59/ЕО.

Със законопроекта се прецизират съществуващите определения за „кораб“, „яхта“, „отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност“, „остатъци от корабни товари“, „пристанищни приемни съоръжения“ и „план за приемане и обработване на отпадъци“ в съответствие с констатациите на Европейската комисия, изложени в официалното уведомително писмо за нарушение № 2007/2211 във връзка с транспониране в българското законодателство на Директива 2000/59/ЕО. С цел по-голяма яснота и точност на законовите норми и улесняване на прилагането им се създава и ново определение за „подходящи пристанищни приемни съоръжения“.

Със законопроекта се транспонира в българското законодателство изискването на чл. 12, ал. 2 от Директива 2000/59/ЕО предаването на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари да се счита за свободно движение по смисъла на чл. 79 от Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 г. относно създаване на Митнически кодекс на Общността.

Предлага се допълване на разпоредбата на чл. 60а относно сигурността на корабите и пристанищата с нова ал. 4, определяща информацията, която се съдържа в оценките за сигурност и в планове за сигурност на корабите и пристанищата, както и в докладите за начина на извършване на оценките за сигурност на пристанищата за служебна тайна. Необходимостта от създаването на този текст е свързана с препоръки на Европейската комисия, направени по време на осъществената през септември 2007 г. проверка по прилагане на изискванията на Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения и Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата.

Изменение 6. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 81 от 2009 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 81 от 2009 г.)

Предложените изменения и допълнения в ЗМПВВПРБ предвиждат промяна в числеността на управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Съгласно чл. 62, ал. 3 от Търговския закон със закон могат да се образуват държавни предприятия, които не са търговски дружества.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е държавно предприятие, създадено със специален закон - Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Съгласно чл. 115н от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България органи на управление на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ са: 1. министърът на транспорта; 2. управителният съвет; 3. генералният директор. Според чл. 115п, ал. 1 от закона управителният съвет се състои от петима членове, включително генералният директор, които се назначават от министъра на транспорта за срок 5 години.

Законопроектът предлага числеността на управителния съвет да бъде намалена на трима членове, един от които, както и досега, да бъде генералният директор на предприятието.

Мотивите и съществената цел, която се преследва с предлаганите изменения и допълнения, са преодоляване на негативното влияние на финансовата криза и намаляване на разходите в държавните предприятия. В тази връзка те са и част от мерките на правителството в тази насока. Практиката сочи, че управление от трима души, които са добри професионалисти в съответната област, е достатъчно ефективно и гарантира оперативност при вземането на решения.

Изменение 7. „ЗМПВВПРБ, доп., ДВ, бр. 32 от 2012 г.“:

Допълнение (доп., ДВ, бр. 32 от 2012 г.)

Основната цел на законопроекта за допълнение на ЗМПВВПРБ е създаването на възможност за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на рибарски пристанища от общините, както и свързаните с тях брегозащитни съоръжения за предпазване от вредното въздействие на водите и специализирани обекти за обслужване на риболовните дейности, финансирани със средства от Европейския съюз и други публични средства.

Предлага се създаване на нова разпоредба - чл. 112е, с която се предвижда строителството, разширението на рибарски пристанища по чл. 107 или специализирани обекти за обслужване на риболовни дейности по чл. 111а, както и свързаните с тях брегозащитни съоръжения за предпазване от вредното въздействие на водите да се извършва от общини след учредяване

право на строеж по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с решение на Министерския съвет. По този начин държавата си запазва правото за преценка от необходимостта и обхвата на строителството върху описаните в нормата имоти - публична държавна собственост.

Съществено в предложението е, че правото на строеж се учредява единствено, когато това е необходимо за изграждане или разширение на национален обект по смисъла на Закона за държавната собственост или за трайно задоволяване на обществени потребности. По тези съображения се предвижда правото на строеж да се учредява безвъзмездно.

Регламентира се подробно и редът, по който се издава разрешение за строеж на изброените обекти. Предвид обстоятелството, че обектите се изграждат в имот, публична собственост на държавата, с оглед гарантиране на обществен интерес, одобряването на Подробния устройствен план и инвестиционните проекти по Закона за устройство на територията и издаването на разрешението за строеж се извършва от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Обществената значимост на обектите, които ще бъдат изградени по този ред обуславя техния публичен характер, поради което с предложената разпоредба на чл. 112ж тези имоти се обявяват за публична общинска собственост. Налага се забрана за промяна на вида на собственост и промяна на предназначението на изградените обекти.

С предложението се цели да се даде възможност общините да извършват дейности по изграждане или разширение на рибарски пристанища по чл. 107 или на специализирани обекти за обслужване на риболовни дейности по чл. 111а, както и свързаните с тях брегозащитни съоръжения за предпазване от вредното въздействие на водите. Предлаганата промяна е в съответствие с изискванията на Наредба № 29 от 19 ноември 2010 г. за условията и реда за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по мярка 3.3 „Инвестиции за реконструкция и модернизация на рибарски пристанища, кейови места за разтоварване и покрити лодкостоянки“ от Приоритетна ос № 3 „Мерки от общ интерес“ от Оперативна програма за развитие на сектор „Рибарство“ на Република България, финансирана от Европейския фонд за рибарство за Програмен период 2007 - 2013 г. и допринася за стимулиране процеса на усвояване на европейски средства по мярка 3.3. Инвестиции за реконструкция и модернизация на рибарски пристанища, места за разтоварване и закрити лодкостоянки.

При приемане на предложените текстове се осигурява устойчиво развитие на рибарските общности и се подобряват условията за работа в отрасъла в съответствие с изискванията на нормативните актове.

С проекта се внася и предложение за допълнение на Закона за устройство на територията. С чл. 189а се създава нова разпоредба, с която се създава възможност за изграждане на брегоукрепителни и брегозащитни съоръжения за предпазване от вредното въздействие на водите в акваторията, въз основа на подробни устройствени планове. Предвид обществения характер и значимост на тези съоръжения се предвижда изграждането им да се извършва

от публично-правни субекти - държавата и общините, като реализираните строежи са публична държавна собственост.

С предлаганата промяна се цели предоставяне на възможност на общините като стопани на крайбрежната територия в населените места, с оглед нейната защита от неблагоприятно въздействие на водите, при констатиране на необходимост от брегозащитни и брегоукрепителни дейности да могат да разходват законосъобразно собствени средства, за реализиране на посочените съоръжения.

Освен това, с оглед своевременна защита на територията от вредното въздействие на водите с предложената промяна се осигурява по-добра оперативност и бързина на строителството. Предложените изменения и допълнения на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България напълно съответстват и на разпоредбите на Закона за устройството на Черноморското крайбрежие.

Изменение 8. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 28 от 2013 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 28 от 2013 г.)

Предлаганото изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ е резултат на задълбочен анализ на дългогодишната практика по прилагане на закона, чрез който да бъдат определени най-същностните проблеми, с които се сблъскват собствениците на пристанища, пристанищните оператори и администрацията. Целта на законопроекта е да даде нормативно разрешение на следните основни групи проблеми, които са:

1. Липсата в действащото законодателство на ясна, последователна и непротиворечива уредба на обществените отношения, свързани с изграждането на пристанищни съоръжения в акваторията на Черно море и на река Дунав.
2. Необходимостта от облекчаване и съкращаване на процедурите за разглеждане на инвестиционни инициативи за изграждане на нови или разширяване и модернизиране на съществуващи пристанища.
3. Липсата на законова уредба на статута (в т.ч. условията и редът за използване) на т. нар. „пристани“.
4. Необходимостта от усъвършенстване регламентацията на:
 - а) пристанищните дейности и услуги;
 - б) дейността по регистрация на пристанищата и на пристанищните оператори,
 - в) дейността по постигане сигурност на пристанищата.

1. Същността на първата група проблеми, които законопроектът цели да разреши, може накратко да бъде изложена по следния начин:

Първата стъпка в създаването на комплекс от норми, уреждащи възможността за изграждане на нови или разширение на съществуващи общински или частни пристанища чрез строителство във водата, беше направена с приемането на текстовете на чл. 112е и 112ж от ЗМПВВПРБ. С тях се регламентираха условията и редът за учредяване право на строеж върху морското дъно в границите на вътрешните морски води и териториалното море и върху дъното в българския участък и в крайбрежната заливаема ивица на река Дунав в полза на общини за изграждане на нови или разширение на

съществуващи рибарски пристанища и специализирани обекти за обслужване на риболовните дейности.

Следвайки вече възприетия от законодателя подход, със законопроекта се създават правила (разпоредбите на новите чл. 112з - 112п) за условията и реда за строителство и на останалите видове пристанища, чиято територия и инфраструктура може да принадлежи на общини и на физически или юридически лица. Предлага се изграждането на нови и разширението на съществуващи пристанища за обществен транспорт с регионално значение и на пристанища по чл. 107 - 109 от закона да се извършва въз основа на учредено с решение на Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията право на строеж върху морското дъно в границите на вътрешните морски води и в териториалното море и върху дъното в българския участък и крайбрежната заливаема ивица на река Дунав. Обемът на правото на строеж се определя в съответствие с одобрения подробен устройствен план. Предлага се право на строеж за разширение на съществуващо пристанище да се учредява без търг или конкурс в полза собственика на пристанището, а за изграждане на ново - без търг или конкурс в полза на лице, което има инвестиционна инициатива по смисъла на действащия закон.

В общия случай ограниченото вещно право се учредява възмездно в съответствие с оценка, изготвена от определен от министъра на регионалното развитие и благоустройството независим оценител. По този начин няма да бъде пропуснат приход в полза на фиска. Изключение от това правило е предвидено при учредяване право на строеж в полза на община за изграждане или разширение на рибарско пристанище, на пристанище за обществен транспорт за предоставяне на пътнически услуги или на специализиран пристанищен обект (пристан за разтоварване на уловите, място за укритие на риболовните кораби, пристан за кораби за сезонен превоз на пътници, пристан за добиващи кораби, за специални кораби по смисъла на чл. 5 от Кодекса на търговското корабоплаване и за кораби, предназначени за спомагателни дейности или зимовник). Учредяването на правото на строеж не следва да се ограничава със срок предвид характера и спецификата на обектите.

В тясна връзка с предлаганите промени са и текстовете, посредством които се създава по-детайлна уредба на статута на пристанищната акватория. Предвидени са правила за определяне границите на акваторията на всяко пристанище, както и на отделните специфични зони в нея. Предлагащото законодателно решение има значение не само за постигане на пълно идентифициране на всяко отделно пристанище, но и за разпределянето между Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и собствениците на пристанища на задълженията и отговорностите, свързани с изграждането и поддържането на всяка от тези зони.

Логиката, на която са подчинени описаните по-горе промени, е в основата и на създаване на нови чл. 52а - 52г, изменения на чл. 63, чл. 75 и чл. 84 от ЗМПВВППРБ. Те имат за предмет изграждането върху морското дъно или в неговите недра в границите на вътрешните морски води и териториалното море, както и върху дъното или в неговите недра в българския участък и

крайбрежната заливаема ивица на река Дунав на всякакви подводни линейни обекти на техническата инфраструктура - проводи или мрежи на транспорта (в т.ч. нефтопроводи и продуктопроводи), топлоснабдяването, газоснабдяването, водоснабдяването и канализацията, електроснабдяването, електронните съобщения или управлението на отпадъци.

Доколкото към момента със Закона за енергетиката вече е създаден специален правен режим за изграждането или разширението на линейни енергийни обекти (чл. 62 и следващите от Закона за енергетиката), настоящият законопроект възприема разрешението, дадено в Закона за енергетиката, и препраща към същия закон и при изграждането на подводни линейни енергийни обекти върху морското дъно и неговите недра в границите на вътрешните морски води и териториалното море, както и върху дъното в българския участък и крайбрежната заливаема ивица на река Дунав.

Изрично са уредени случаите, в които държавата изгражда съответния обект чрез свои ведомства, като се предвижда това да става с решение на Министерския съвет.

2. Втората група разпоредби, включени в предлагания проект на закон, има задачата да постигне намаляване на административната тежест върху бизнеса чрез опростяване на процедурите за разглеждане на инвестиционни инициативи за изграждане на нови или разширяване и модернизиране на съществуващи пристанища, преди всичко на пристанищата за обществен транспорт.

Най-съществената промяна е свързана с премахване на установената в момента с чл. 112а от закона двустепенна система на устройствено планиране на територията на пристанищата за обществен транспорт: изработване на генерален план на пристанището като опорен план по смисъла на Закона за устройство на територията, който подлежи на разглеждане от междуведомствен експертен съвет и на одобряване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството, и въз основа на одобрения опорен план - изработване на подробен устройствен план за територията на пристанището, който подлежи на съгласуване, разглеждане и одобряване по общия ред на Закона за устройство на територията.

Със законопроекта се предлага да се премине към едностепенна система на устройствено планиране, като на генералния план на пристанището се предоставя статут не на опорен план, а на подробен устройствен план, който се изработва като план за регулация и застрояване за пристанищната територия и като парцеларен план за пристанищната акватория (доколкото морското и речното дъно са вид неурбанизирана територия).

Останалите предлагани промени в раздел IV от глава четвърта "Пристанища" имат за цел превръщането на нормите от раздела в единен комплекс, създаващ ясна, последователна и непротиворечива уредба на обществените отношения, свързани с изграждането, разширението, реконструкцията и рехабилитацията на пристанища и специализирани пристанищни съоръжения, посредством уеднаквяване на използваната терминология и на процедурните правила (включително компетентните органи) за изработване,

съгласуване и одобряване на устройствените планове и инвестиционните проекти за различните видове пристанища.

Последователното провеждане на идеята за намаляване на административната тежест върху бизнеса наложи изменението на чл. 103а от ЗМПВВПРБ, както и свързаните изменения на чл. 112а, чл. 112б, чл. 112в, чл. 112г, чл. 115п, чл. 115у от ЗМПВВПРБ.

На първо място, с цитираните разпоредби се предвижда правомощие на Министерския съвет да приема списъците на пристанищата за обществен транспорт, които представляват съответно приложение № 1 към чл. 103а, ал. 1, т. 1 от ЗМПВВПРБ (за тези с национално значение) и приложение № 2 към чл. 103а, ал. 1, т. 2 от ЗМПВВПРБ (за тези с регионално значение). Предлагащото законодателно решение следва примера на действащия чл. 3, ал. 4 от Закона за пътищата, с който на Министерския съвет е възложено утвърждаването на списъците за републиканските и общинските пътища. По този начин се намалява времето между издаването на разрешението за ползване по реда на Закона за устройство на територията на новопостроено пристанище за обществен транспорт или на нов терминал от съществуващо пристанище и момента, в който то реално може да започне да работи (след издаване на удостоверение за съответствието му с изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и вписването му в регистъра на пристанищата).

На второ място, с посочените по-горе разпоредби на законопроекта се премахва изискването за съобразяване на инвестиционните инициативи за изграждане на нови и разширение на съществуващи пристанища за обществен транспорт с предвижданията на един несъществуващ и към момента стратегически документ (национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт), който е без ясно законодателно определен времеви хоризонт и ред за изменение, с два вече действащи стратегически документа - Стратегията за развитие на транспортната система на Република България (приета от Министерския съвет с Протокол № 13 от 2010 г.) и Общия генерален план за транспорта на България, чието съществуване обезсмисля приемането и на предвидената в сегашната редакция на чл. 103а, ал. 2 национална програма.

3. Същността на третата група проблеми, свързани със статута на т. нар. "пристани", най-кратко може да бъде предадена по следния начин:

Пристаните са хидротехнически съоръжения, които са конструирани и изградени така, че да позволяват през светлата част на денонощието и при благоприятни метеорологични условия да бъдат използвани за приставане на определени видове кораби. Действащото законодателство не ги признава като пристанищни съоръжения и не позволява те да бъдат използвани по предназначение, но на практика те функционират. Освен това значителна част от тези съоръжения, които са трайно прикрепени към морското или речното дъно - публична държавна собственост, са включени в капитала на приватизирани търговски дружества, което представлява сериозна пречка за тяхното ремонтиране и реконструиране.

С цел разрешаване на така описаните проблеми със законопроекта се предлага създаването на нов чл. 111б. Посредством него се създава правна възможност

този род съоръжения да бъдат използвани съобразно предназначението им от кораби за сезонен превоз на пътници (става дума за корабите, използвани за краткотрайни крайбрежни разходки по вода на туристи), както и от други добиващи кораби, различни от риболовните (напр. за проучване и добив на минерални и други неживи ресурси), от специални кораби по смисъла на чл. 5 от Кодекса на търговското корабоплаване (кораби, използвани за научни, учебни, културни и спортни цели, за пилотаж, за упражняване на контрол и надзор, за противопожарни, съобщителни, митнически и санитарни цели, за разбиване на ледове, за спасяване на човешки живот и имущество) и от кораби, предназначени за спомагателни дейности. Със същия текст се урежда на законово ниво и статутът на зимовниците по река Дунав. Към настоящия момент текстове, регламентиращи предназначението и начина на използване на този вид специализирани пристанищни обекти, се съдържат само в подзаконови актове.

С разпоредбата на предлагания нов чл. 111в се определят минималните изисквания за експлоатационна годност на този род съоръжения и редът за осъществяване на контрол за спазването на тези изисквания. Предвижда се възможност със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да се постановява временно преустановяване на експлоатацията на специализирано пристанищно съоръжение, ако в техническо отношение то не отговаря на установените изисквания за безопасно приставане и швартоване на кораби и за използването му по предназначение или в случай че се използва не по предназначение, или срокът на валидност на удостоверението за експлоатационната му годност е изтекъл и собственикът в едномесечен срок не е предприел необходимите действия, за да получи ново удостоверение.

Уредбата на условията и реда за изграждане на нови специализирани пристанищни обекти или за разширение на съществуващите се съдържа в предлаганите промени в чл. 112д от закона и с новите текстове на чл. 112з - 112п и следва общата логика относно условията и реда за извършване на строителство върху дъното в границите на вътрешните морски води и териториалното море и дъното в българския участък и крайбрежната заливаема ивица на река Дунав, на която се подчинява целият предлаган законопроект.

4. Следващата от четирите групи проблеми включва въпроси от няколко сфери на дейност - дейността по постигане сигурност на корабите, пристанищата и пристанищните райони, регистрацията на пристанища, регистрацията на пристанищни оператори, в т.ч. условията и редът за получаване на достъп до пазара на пристанищни услуги.

Законовата уредба на сигурността на корабите и на пристанищата е изключително оскъдна. Основният нормативен акт, който въвежда в българското право изискванията на Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата и съдържа правила за прилагане на 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, е

Наредба № 53 от 2004 г. за условията и реда за постигане сигурността на корабите и пристанищата. От една страна, предвиденият в действащата редакция на чл. 60а, ал. 2 от ЗМПВВПРБ ред за издаване и изменение на цитираната наредба е твърде сложен - тя има четирима автори. А, от друга страна, създава практически проблеми при нейното прилагане, доколкото в дейността по постигане сигурност на пристанищата следва да бъдат ангажирани и други органи и организации извън ведомствата, ръководени от авторите на наредбата - става дума за съответните структури на Министерството на отбраната, областните управители, кметовете на общини, Министерството на здравеопазването, Българския Червен кръст и др.

Съгласно предвиденото в чл. 60а, ал. 4 от ЗМПВВПРБ информацията, съдържаща се в оценките и плановете за сигурност на корабите и пристанищата, както и в докладите за извършване оценката на сигурността на пристанищата е служебна тайна. Но установеният в чл. 34, ал. 1, т. 4 от ЗЗКИ срок за защита на информация, класифицирана като служебна тайна, е 6 месеца, докато срокът на действие на оценките и плановете за сигурност е 5 години. След този срок те подлежат на задължително преразглеждане.

С оглед разрешаване на описаните проблеми в областта на дейността по постигане сигурност на корабите и пристанищата със законопроекта се предлага: 1) да бъде въведено като законово понятие "пристанищен район". По този начин ще се постигне пълно смислово съответствие между термините "пристанищно съоръжение" (използвано в цитирания Регламент (ЕО) № 725/2004) и "пристанище" (както е употребено в Директива 2005/65/ЕО), от една страна, и съответно понятията "пристанище" и "пристанищен район" в българския Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.; 2) Наредбата, регламентираща условията и реда за постигане сигурност на корабите, пристанищата и пристанищните райони да бъде издадена от Министерския съвет и в нея да се определят условията и редът за работа с информацията, съдържаща се в оценките на сигурността и в плановете за сигурност на корабите, пристанищата и пристанищните райони, както и в докладите за начина на извършване оценките на сигурността на пристанищата и пристанищните райони, в т.ч. защитата ѝ от нерегламентиран достъп като чувствителна, но не класифицирана информация.

Най-същностният въпрос относно регистрацията на пристанищата е свързан с това, че действащата разпоредба на чл. 92, ал. 5 от ЗМПВВПРБ предвижда съвсем малък списък от обстоятелства, подлежащи на вписване в регистъра на пристанищата. Данните за територията, акваторията и пристанищната инфраструктура на пристанището и отделните терминали в него, както и техните параметри (дължина на кейов фронт, проектни дълбочини пред корабните места, обща площ на откритите и закритите складове и общ обем на специализираните складове за наливни товари) се вписват само въз основа на текст в Наредба № 19 от 2005 г. за регистрация на пристанищата. Няма нормативно изискване за вписване на зоните за обслужване на яхти или риболовни кораби в пристанищата за обществен транспорт (доколкото те са зони, в които се предоставят различен вид услуги и дейности от товаро-

разтоварните услуги и обслужването на пътници), както и на зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега (т. нар. "сухи пристанища").

От една страна, принципът на законност изисква не само някои, а всички обстоятелства, подлежащи на вписване в регистър, да бъдат посочени в закона. От друга, регистърът е публичен и неговата цел е да дава на ползвателите на българските пристанища (корабопритежатели, капитани на кораби, товародатели и т.н.) и на всички други заинтересувани лица (в т.ч. държавни органи) необходимата и в достатъчен обем информация. С предлагания законопроект се предвижда допълване на разпоредбата на чл. 92, ал. 5 от ЗМПВВПРБ така, че тя да включва всички обстоятелства, подлежащи на вписване и имащи значение за идентифициране на конкретното пристанище. Предлаганата промяна на чл. 112, ал. 4 от ЗМПВВПРБ, с която се предвижда в отделен раздел на регистъра на пристанищата да се вписват специализираните пристанищни обекти, създадени в резултат на човешка дейност, е свързана със създаване на института на специализираните пристанищни обекти и включването им в съдържанието на понятието "пристанищно съоръжение", както и с изложеното по-горе относно необходимостта на ниво закон да бъдат изброени всички обстоятелства, подлежащи на вписване в регистър.

С предлаганите промени в чл. 117а и 117б от ЗМПВВПРБ се цели да се намали административната тежест върху бизнеса чрез опростяване на процедурата и съкращаване на сроковете за получаване на достъп до пазара на пристанищни услуги, за извършването на които не е необходимо използването на пристанищна територия и/или съоръжения. Вместо режим, включващ провеждането на конкурс и след това регистрация, се предлага правото да се предоставят една или повече пристанищни услуги от посочената категория да се получава само въз основа на регистрация, след като лицето е установило по безспорен начин, че отговаря на установените в закона минимални изисквания.

5. Последната група норми, включени в предлагания законопроект, имат за цел да решат следните задачи:

Предвижда се наредбата по чл. 74, ал. 2 от закона да бъде приета от Министерския съвет. С оглед на предписаното ѝ от закона съдържание наредбата би следвало да предвиди правомощия не само на Изпълнителна агенция "Морска администрация", но и на областните управители, общините, съответните регионални структури на Министерството на околната среда и водите и други ведомства, поради което тя следва да бъде издадена от Министерския съвет.

Предлаганите промени в чл. 63, ал. 3 и 4 имат за цел поправяне на съществуващите разпоредби - функциите по осъществяване на контрол относно безопасността на корабоплаването са възложени на Изпълнителна агенция "Морска администрация", затова агенцията би следвало да разпорежда и демонтиране, и изнасяне на неизползвани съоръжения, разположени в морските пространства на страната. Още повече, че предметът на дейност на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

включва осъществяване на функции само в териториалните граници на страната (във вътрешните морски води и в териториалното море), но не и в изключителната икономическа зона и в континенталния шelf.

Предлага се: 1) да бъдат прецизирани част от действащите текстове на закона чрез поправяне на допуснати при предишни изменения технически грешки (напр. § 14 относно чл. 91, ал. 1 от ЗМПВВПРБ) или чрез уеднаквяване на използваните понятия с оглед изискването на чл. 47, ал. 1 от Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове; 2) да бъде допълнена системата от определения на специфични термини, използвани в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, чрез създаване на дефиниции за "подводен линеен обект на техническата инфраструктура", "пристанищен район", "подходен канал", "зона за подхождане", "зона за маневриране на корабите", "оперативна акватория", "вълнолом", "мол", "пирс" и "сезонен превоз на пътници"; 3) да бъдат извършени необходимите промени в други действащи нормативни актове, непосредствено свързани с предлаганите промени в ЗМПВВПРБ, да бъдат предвидени срокове за съобразяване на подзаконовите актове по прилагане на ЗМПВВПРБ с предлаганите изменения и допълнения, както и да бъде регламентирано действието на изменените норми спрямо висящи правоотношения и юридически факти, които са започнали, но не са завършени при действието на досегашната редакция на закона.

Изменение 9. „ЗМПВВПРБ, изм., ДВ, бр. 26 от 2016 г.“

Изменение (изм., ДВ, бр. 26 от 2016 г.)

Със законопроекта за изменение на ЗМПВВПРБ се прецизира законовата делегация, установена в чл. 103в, ал. 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанища на Република България (ЗМПВВПРБ) Министерският съвет да урежда с подзаконен нормативен акт реда, условията и размерите на пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" (ДППИ). Причините, които налагат изменението са следните:

В изпълнение на правомощието по чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВПРБ с Постановление № 97 на Министерския съвет от 2007 г. е одобрена Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". С тарифата са установени правила във връзка със събирането на пристанищни такси на пристанищата за обществен транспорт с национално и с регионално значение, яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение. Цитираната тарифа е изменена и допълнена с Постановление № 254 на Министерския съвет от 2014 г.

Измененията в Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" от 2014 г. са оспорени по съдебен ред, включително с аргументи за липса на компетентност на Министерския съвет да урежда събирането на пристанищни такси на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение. С Решение № 8928 от 2015 г. Върховният административен съд, Седмо отделение уважи

подадените жалби, прогласявайки за нищожни съответните текстове от тарифата. В мотивите на решението, съдът приема, че с чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВПРБ се делегира на Министерския съвет компетентност да определи размерите на пристанищните такси единствено по отношение на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, тъй като съдът е намерил, че разпоредбата включва препращане към текстовете, свързани с посочената категория пристанища, но не и към ал. 5 на чл. 103в, в която се съдържа основанието ДППИ да събира такси и за пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение.

Първоинстанционното решение е потвърдено с Решение № 424 от 2016 г. на Върховния административен съд, Петчленен състав и е в сила от 2 февруари 2016 г. (датата, на която първоинстанционното решение е публикувано в "Държавен вестник").

Във връзка с горното, с предлаганото изменение на чл. 103в от ЗМПВВПРБ, в чиято ал. 4 думите "ал. 2 и 3" се заменят с думите "ал. 2, 3 и 5, изр. първо" се установява по ясен и недвусмислен начин компетентността на Министерския съвет да уреди в подзаконов нормативен акт обществените отношения, свързани със събирането от страна на ДППИ на пристанищни такси.

Изменение 10. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 28 от 2018 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 28 от 2018 г.)

Главната цел на законопроекта за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ е да бъдат въведени в българското законодателство изискванията на Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. за установяване на рамка за морско пространствено планиране (ОВ, L 257 от 28 август 2014 г.).

Изработването на законопроекта е предвидено като Мярка № 82 в Плана за действие за 2017 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 35 на Министерския съвет от 19 януари 2017 г.

Директива 2014/89/ЕС е елемент от последователно прилаганата Интегрирана морска политика на Европейския съюз, която представлява цялостен подход към всички политики, свързани с моретата и океаните, и се провежда с оглед на насърчаване на координираното вземане на решения за постигане на максимални резултати по отношение на устойчивото развитие, икономическия растеж и социалното сближаване на държавите членки, както и на свързаните с морето сектори, посредством съгласувани, свързани с морето политики, и съответното международно сътрудничество. Основополагащата идея е, че държавите членки и Европейският съюз като цяло биха могли да извлекат по-голяма полза от моретата и океаните с по-малко въздействие върху околната среда чрез координиране на своите секторни политики в областта на: рибарството и аквакултурите, морското корабоплаване и пристанищата, опазване на морската околна среда, извършването на морски научни изследвания, добив на енергия посредством разположени в морето инсталации, корабостроене и свързани с морето индустрии, морски и

крайбрежен туризъм, заетост в секторите, свързани с морското дело, развитие на крайбрежните региони и др.

С Директива 2014/89/ЕС по отношение на държавите - членки на Европейския съюз, се въвежда задължение да организират и прилагат морско пространствено планиране като инструмент на Интегрираната морска политика, подкрепящ и улесняващ изпълнението на Стратегията "Европа 2020, стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж" (Стратегията "Европа 2020"). Морското пространствено планиране е призвано да създаде рамката за съгласувано, прозрачно и устойчиво вземане на решения въз основа на обективни данни и по този начин да съдейства за по-ефективно управление на дейностите по използване на морските пространства в съответствие с националните политики и законодателство на държавите членки.

В резултат на провежданото морско пространствено планиране всяка държава членка следва в срок до 31 март 2021 г. да разработи морски пространствен план с обхват и съдържание, определен в националното законодателство, при съблюдаване на минималните изисквания, установени в Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. за установяване на рамка за морско пространствено планиране. За да се гарантира, че морските пространствени планове се основават на надеждни данни, и за да се избегне допълнителната административна тежест е предвидено, че държавите членки следва да използват най-добрите налични данни и информация - екологична, геоложка, геоморфоложка и др., както и да си сътрудничат по подходящ начин в обмена на информация за постигане на съгласуваност на националните им морски пространствени планове.

Предлага се в раздел VII "Използване на морските пространства и опазване на морската среда" на глава втора "Морски пространства на Република България" от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България да бъдат създадени чл. 51а-51ж, с които да бъдат установени на ниво закон: 1) изискването за прилагане на морско пространствено планиране и съдържанието на понятието "морско пространствено планиране" (чл. 51а); 2) органът, компетентен за прилагане на морското пространствено планиране и за изработване на Морския пространствен план на Република България, другите участници в процеса на морско пространствено планиране - ведомства, научни, стопански и други неправителствени организации, които имат пряко отношение към планирането и организирането на дейностите по използване на морските пространства на страната, както и способите за постигане на сътрудничество и координация между всички участници (чл. 51б); 3) обхватът, задачите и съдържанието на Морския пространствен план на Република България (чл. 51в); 4) изходната информация, която трябва да бъде осигурена в процеса на морското пространствено планиране с оглед изработване на Морския пространствен план на Република България, и необходимостта от сътрудничество на различни нива и в различни формати с другите черноморски държави в процеса на набиране на информация и изработване на плана (чл. 51г); 5) задълженията за осигуряване на широк обществен достъп

до проекта на морски пространствен план и за провеждане на обществено обсъждане (чл. 51д); 6) редът за съгласуване, приемане и одобряване на Морския пространствен план, сроковете, в които следва да бъде периодично преразглеждан, с оглед на поддържането му в актуален вид, както и възможностите за предприемане на действия за неговото изменение в периода между две преразглеждания (чл. 51е); 7) способите за осигуряване на публичност на одобрения Морски пространствен план на Република България и на неговите изменения и за съобщаването на плана и измененията му на Европейската комисия и другите държави от Черноморския регион (чл. 51ж). Представеният законопроект включва и значителна група норми, с които се цели да бъде усъвършенствана законовата регламентация на устройственото планиране, инвестиционното проектиране и строителството на пристанища и специализирани пристанищни обекти. Проблемът е идентифициран от междуведомствената работна група "Разрешителни за строителство - брой процедури и време за тяхното изпълнение", сформирана със Заповед № Р-191 от 10 септември 2015 г. на министър-председателя на Република България. Констатации в същия смисъл се съдържат и в мотивите на Решение № 3 от 6 март 2014 г. на Конституционния съд по конституционно дело № 10 от 2013 г. (ДВ, бр. 24 от 2014 г.).

Отстраняване на описания проблем чрез Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ е включено като Мярка № 15 в част "Правни мерки" на Плана за действие с мерки, адресиращи основните проблемни области, възпрепятстващи нарастването на инвестициите, утвърдени с Решение № 617 на Министерския съвет от 12 август 2015 г., който план е приет с Решение № 411 на Министерския съвет от 19 май 2016 г.

С предлагания законопроект усъвършенстването на нормативната уредба в областта на устройственото планиране, инвестиционното проектиране и строителството на пристанища и специализирани пристанищни обекти се провежда по три направления: 1) отстраняват се съществуващите празнини в ЗМПВВПРБ по отношение на изработването, съгласуването, приемането и одобряването на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт и на подробните устройствени планове за яхтените, рибарските пристанища и пристанищата със специално предназначение (пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВПРБ), на специализираните пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 от ЗМПВВПРБ и на брегоукрепителните хидротехнически съоръжения в акваторията на Черно море и в българския участък на река Дунав, изпълняващи "двойна" функция; 2) отстраняват се съществуващи противоречия между предвиденото в специалния закон (ЗМПВВПРБ) и в Закона за устройство на територията (субсидиарно приложим за неуредените въпроси по силата на разпоредбата на чл. 112п от ЗМПВВПРБ), които създават затруднения при прилагане на правните норми; 3) генералните планове на пристанищата за обществен транспорт и подробните устройствени планове на пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВПРБ и на специализираните пристанищни обекти се дефинират изрично като специализирани подробни устройствени планове по смисъла на чл. 111 от Закона за устройство на територията.

В групата разпоредби от законопроекта, посветени на постигането на описаната по-горе цел, влизат: допълване на чл. 61, ал. 4 от ЗМПВВПРБ; допълване на чл. 75 от ЗМПВВПРБ; изменение и допълнение на чл. 112а от ЗМПВВПРБ, създаване на чл. 112а¹, изменение и допълнение на чл. 112б и изменение на чл. 112в от ЗМПВВПРБ, създаване на чл. 112в¹, изменение на чл. 112г от ЗМПВВПРБ, създаване на чл. 112г¹, изменение и допълнение на чл. 112д от ЗМПВВПРБ, изменение на чл. 112е от ЗМПВВПРБ, допълване на чл. 112и, ал. 2 от ЗМПВВПРБ, изменение и допълнение на чл. 112к от ЗМПВВПРБ, допълване на чл. 112м, ал. 1 от ЗМПВВПРБ, изменение на чл. 112о от ЗМПВВПРБ и изменение и допълнение на чл. 112п от ЗМПВВПРБ; § 44, т. 2 и 3 от Преходните и заключителните разпоредби на законопроекта относно изменение и допълнение на чл. 111 и чл. 189а от Закона за устройство на територията и § 50-52 от Преходните и заключителните разпоредби на законопроекта.

От тази група разпоредби по-специално внимание заслужава предложението да се създаде нов чл. 112а¹, установяващ основните правила за искане и даване на разрешение за изработване на проекти на генерални планове на пристанища за обществен транспорт - лица, които имат право да искат такова разрешение, ред за заявяване на искането, компетентни да се произнесат по искането органи, ред за оспорване на отказите да се даде разрешение. При създаване на разпоредбата е следван моделът, установен в чл. 124а и чл. 124б от Закона за устройство на територията. По-конкретно това касае начина на оповестяване на дадените разрешения и възможностите за оспорване на акта на компетентните органи, с който приключва този начален етап от устройственото планиране. При създаване на забраната за оспорване на съвместната заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството е следвано трайно установеното в нашата правна система разбиране, че индивидуалният административен акт, с който се уважава направеното искане и се дава разрешение за изработване на проект на устройствен план, влияе само върху правната сфера на заявителя, създавайки в негова полза права, но не и задължения, поради което както заявителят, така и всяко трето лице няма правен интерес от оспорване на този акт.

С изменение и допълнение съответно на чл. 112е, чл. 112и, ал. 2, чл. 112к и чл. 112м, ал. 1 от ЗМПВВПРБ се отстраняват съществуващи в момента несъответствия на разпоредбите - резултат от Решение № 3 от 6 март 2014 г. на Конституционния съд по конституционно дело № 10 от 2013 г., с което част от текста на чл. 112к, ал. 1 от ЗМПВВПРБ е обявен за противоречащ на Конституцията на Република България.

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, целят усъвършенстване на отделни разпоредби на закона с оглед на: 1) въвеждане на изискване за задължително използване от корабите на монтираната на борда им система за автоматична идентификация – създаване на чл. 60в и чл. 77а от ЗМПВВПРБ; 2) въвеждане на разпоредба, предвиждаща приемането на национален план за

търсене и спасяване в района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря, и актуализиране списъка на ведомствата, отговорни за провеждане на операции по търсене и спасяване - изменение и допълнение на чл. 65 от ЗМПВВПРБ и изменение на чл. 81, ал. 1 от ЗМПВВПРБ; 3) хармонизиране на правилата относно опазване на морската и речна околна среда от замърсяване от кораби с влезлите в края на месец юли 2016 г. промени в Закона за чистотата на атмосферния въздух - изменение на чл. 53, ал. 4 от ЗМПВВПРБ, изменение и допълнение на чл. 75а от ЗМПВВПРБ и допълване на административнонаказателната разпоредба на чл. 119, ал. 3 от ЗМПВВПРБ; 4) хармонизиране на разпоредбите относно действията в случай на аварийна ситуация с кораб, намиращ се в морските пространства на Република България или във вътрешните водни пътища на страната (в т. ч. в акваториите на пристанищата), с изискванията на Закона за защита при бедствия - допълване на чл. 56 от ЗМПВВПРБ и чл. 88 от ЗМПВВПРБ; 5) отстраняване в текста на закона на допуснати при обнародването му или при предишни изменения грешки или несъответствия - изменение на чл. 6, т. 4 и чл. 73, ал. 1 от ЗМПВВПРБ, изменение и допълнение на чл. 92, ал. 5, т. 8 и 10 от ЗМПВВПРБ, изменение на чл. 103д, ал. 2, т. 5 от ЗМПВВПРБ, допълване на чл. 105 и чл. 112а ал. 3 от ЗМПВВПРБ; 6) отразяване в текста на препращащи норми на действителното актуално наименование на акта, към който те препращат - изменение на чл. 78, чл. 87, ал. 2 и чл. 100, ал. 3 от ЗМПВВПРБ и 7) изпълнение на разпоредбата на чл. 45, ал. 1 във връзка с чл. 42 от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове.

От тази група разпоредби по-специално внимание заслужават:

Създаването съответно на чл. 60в и чл. 77а - с предлаганите нови разпоредби се въвежда изискване по отношение на всички кораби, които в съответствие с вторичното право на Европейския съюз, международен договор, по който Република България е страна, или разпоредби на националното законодателство имат монтирана на борда система за автоматична идентификация (AIS), да я използват непрекъснато, докато се намират или преминават през морските ни пространства или вътрешните водни пътища на Република България, излъчвайки актуална информация за навигационния си статус. Въвеждането на посочените правила има пряко отношение към осигуряване на безопасността и сигурността на корабоплаването в българските морски пространства и вътрешни водни пътища. С въвеждането му ще се осигури и допълнителна гаранция за набиране на необходимата информация за корабите с оглед на нормалното функциониране на Системата за контрол на движението на корабите и за информация (VTMIS) и на Българската речна информационна система БУЛРИС.

Предложеното изменение и допълнение на чл. 65 от ЗМПВВПРБ и изменение на чл. 81, ал. 1 от ЗМПВВПРБ - предложението за приемане на национален план за търсене и спасяване в района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря, цели да бъде преодоляна съществуващата в момента празнота в националната ни правна система. Предвижда се този план да бъде приет от Министерския съвет по предложение

на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на отбраната и министъра на вътрешните работи. Последното се основава на следните две обстоятелства: 1) съгласно чл. 4 от Регламент (ЕС) 2016/1624 на Европейския парламент и на Съвета от 14 септември 2016 г. за европейската гранична и брегова охрана за изменение на Регламент (ЕС) 2016/399 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 863/2007 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 2007/2004 на Съвета и Решение 2005/267/ЕО на Съвета (ОВ, L 251 от 16 септември 2016 г.) провеждането на операции по търсене и спасяване на търпящи бедствие в морето хора особено, но не само когато тези операции започват или се провеждат при ситуации, произтичащи от операции за наблюдение на морските граници, е компонент на европейското интегрирано управление на границите. Република България участва в европейската гранична и брегова охрана с Главна дирекция "Гранична полиция" на Министерството на вътрешните работи. Последното налага в списъка на компетентните ведомства, натоварени с функции по организиране и провеждане на операции по търсене и спасяване в района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря, освен Изпълнителна агенция "Морска администрация" и Министерството на отбраната, да бъде включено и Министерството на вътрешните работи; 2) в операциите по търсене и спасяване следва да бъдат ангажирани и други органи и организации извън ведомствата, ръководени от авторите на плана, и по-специално - съответните структури на Министерството на здравеопазването и на Българския Червен кръст, областните управители, кметовете на общини и др. Приемането на плана от Министерския съвет би дало възможност за провеждане на по-широко и обстойно обсъждане на заложените в него мерки и на предвидените за използване сили и средства преди приемането му и би улеснило прилагането му.

В раздел IV "Изграждане на нови пристанища и специализирани пристанищни обекти, разширение, реконструкция и рехабилитация на пристанища и специализирани пристанищни обекти" на глава четвърта "Пристанища" от ЗМПВВППРБ се предвижда да бъдат създадени чл. 112р-112т, определящи реда и условията за даване на разрешение за поставяне на територията на пристанищата на преместваеми обекти и съоръжения и на рекламни, информационни и монументално-декоративни елементи. Уредбата е създадена по модела, установен в чл. 56-57а от Закона за устройство на територията, като са отчетени специфичните особености, произтичащи от предназначението, характера на правото на собственост върху пристанищната територия и инфраструктура и реда и условията за ползването им. При формулиране на текстовете са черпени идеи и от законодателното решение, съдържащо се в чл. 13, ал. 3-7 от Закона за устройството на Черноморското крайбрежие.

Промените в частта относно създаване на чл. 51б, създаване на § 1д от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ, § 46, т. 3 и в § 48 от Преходните и заключителните разпоредби на законопроекта отразяват предложения на Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Първото

предложение касае създаването на Консултативен съвет по въпросите на морското пространствено планиране като помощен орган към министъра на регионалното развитие и благоустройството за осъществяване на сътрудничество и координация в процеса на морско пространствено планиране. Второто предложение е свързано с необходимостта от създаване на изричен текст по подобие на действащите разпоредби на чл. 7б, ал. 6 и чл. 7в, ал. 6 от Закона за регионалното развитие, предвиждащ, че фактическото изработване на Морския пространствен план на Република България се осъществява от посоченото в § 1, т. 14 от Допълнителните разпоредби на Закона за регионалното развитие специализирано търговско дружество със сто процента държавно участие в капитала, в което правата на държавата се упражняват от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

С промяната на чл. 112а, ал. 1 от ЗМПВВПРБ е съобразено обстоятелството, че с Решение № 336 от 23 юни 2017 г. Министерският съвет одобри Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., която отразява визията за развитието на транспортната система на страната с хоризонт до 2030 г., като актуализира и доразвива Общия генерален план на транспорта на България, разработен въз основа на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.

Изменение 11. „ЗИД на ЗМПВВПРБ, ДВ, бр. 104 от 2020 г.“:

Изменение и допълнение (изм. и доп., ДВ, бр. 104 от 2020 г.)

Главната цел на законопроектът за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ е да бъдат осигурени мерки на национално ниво 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.), наричан по-нататък "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 2019 г., и като Мярка № 82 в Плана за действие за 2020 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 25 на Министерския съвет от 2020 г.

С Регламент (ЕС) 2017/352 за първи път се създава единна нормативна рамка по отношение на достъпа до пазара на пристанищни услуги, 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 на 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 процедура за разглеждане на жалби и на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на Регламент (ЕС) 2017/352.

Със законопроекта се предлагат 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 нужните за осъществяването им технология и организация на работа 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 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 Регламент (ЕС) 2017/352 правомощия, определяне на процедурите, които тези органи трябва да следват, когато приемат предвидените в този регламент решения, процедурите по оспорване на тези

решения, както и въвеждане на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на разпоредби на Регламент (ЕС) 2017/352.

Премахването на проведеното в чл. 116, ал. 3 от ЗМПВВПРБ разделение на пристанищните услуги на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и на услуги, за чието извършване това не е необходимо, позволява да бъде уеднаквен и облекчен редът за получаване на достъп до пазара на морско-техническите пристанищни услуги, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт, включително на посочените услуги в чл. 10, параграф 1, във връзка с чл. 1, параграф 2, букви "а", "в", "д" и "ж" от Регламент (ЕС) 2017/352 (бункероване, швартоване, приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и буксировка). С предложената нова ал. 4 на чл. 117а от ЗМПВВПРБ се предлага в общия случай всеки търговец, доказал съответствието си с нормативно установените минимални изисквания, да придобива правото на достъп до пазара на морско-техническите пристанищни услуги по силата на вписването му в Регистъра на пристанищните оператори в Република България независимо дали услугата ще бъде извършвана в попадащо в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352 пристанище за обществен транспорт, или в пристанища извън приложното поле на регламента и без оглед на това дали за извършване на услугата ще бъдат използвани плавателни средства, сухопътни транспортни средства или разположени на пристанищната територия съоръжения. Изключение е предвидено само за тези морско-технически пристанищни услуги, които се извършват чрез използване на елементи на линейните инженерни мрежи на пристанищната техническа инфраструктура - снабдяване на корабите с електрическа енергия, вода и комуникации, като по отношение на тях е запазен досегашният ред за придобиване на право на достъп (чрез възлагане на концесия, когато услугата се предоставя на пристанище или терминал - държавна собственост, съответно по силата на договор, сключен със собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището или терминала).

Пряко свързани с прилагането на този подход са и предложените промени съответно в чл. 117б и чл. 117в от ЗМПВВПРБ. За основа при формулиране на минималните изисквания, на които трябва да отговарят пристанищните оператори, предоставящи морско-техническите пристанищни услуги по чл. 10, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352, е използван действащият текст на чл. 117б от ЗМПВВПРБ, но съобразен с правилата на чл. 4, параграфи 2-4 от регламента и с обстоятелството, че видът на използваните за предоставянето на услугата технически средства вече не е определящ. Предложената нова редакция на чл. 117б, ал. 1, т. 5 от ЗМПВВПРБ е в синхрон с възприетата в действащото законодателство (Закона за концесиите, Закона за обществените поръчки) формулировка на изискването заявителят да не дължи плащане на публични държавни или общински вземания и постига уеднаквяване на изискуемата степен, в която заявителят трябва да му съответства, независимо дали е български търговец или търговец със седалище в друга държава - членка на Европейския съюз. Новите разпоредби на ал. 3-6 на чл. 117б от

ЗМПВВПРБ, уреждащи начина, по който Изпълнителна агенция "Морска администрация" осъществява контрол за наличието на продължаващо съответствие на пристанищния оператор (т.е. съответствие през целия период и във всеки един момент, в който извършва пристанищните услуги), са способ да се осигури поддържането на високо качество на предоставяните пристанищни услуги.

Предлаганите 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) определят се групите 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 както корабите, които посещават съответното пристанище, така и тези, които оперират в него; 4) посочват се лицата, 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, посещаващи или опериращи в пристанищата в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352 и другите пристанища за обществен транспорт - държавна собственост, и за корабите, посещаващи пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВПРБ (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, както и собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата, различни от изброените по-горе; 5) определят се сроковете, в които пристанищните такси следва да бъдат заплащани; 6) регламентирант се принципите и правилата, които трябва да бъдат следвани при определяне размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, както и дейностите, за които могат да бъдат разходвани набраните 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 (включително по отношение на минималния размер на разходите за дейността, които акумулираните парични средства следва да покриват, определен в съответствие с Декларацията на Европейската комисия по този въпрос - (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), 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) 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 от ЗМПВВППРБ - част от светлинните такси), съответстваща на поддържаните от него средства за навигационно осигуряване; 9) запазва се сегашното законодателно решение, съгласно което цените на пристанищните услуги се определят по размер и се събират от пристанищните оператори, извършващи съответната услуга; 10) 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 цените на услугите и каква - пристанищните такси; 11) определят се способите за публично обявяване на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги.

Най-съществена е предлаганата промяна в уредбата на т.нар. "акваториална такса", която се определя по размер от Министерския съвет и се събира ежегодно в полза на държавния бюджет. Предлага се в бъдеще акваториална такса да заплащат само тези собственици на територията и инфраструктурата на пристанища по чл. 107-109 от 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. По този начин акваториална такса ще се заплаща само в случаите, в които конкретен стопански субект действително и трайно е ангажирал по-голяма част от ограничения публичен ресурс - акватория на Черно море (съответно на река Дунав), разполагайки в него собствените си плаващи съоръжения, за да осъществява търговската си дейност, отколкото би ползвал, ако посещаващите пристанището кораби пристават и престояват само на стационарните хидротехнически пристанищни съоръжения.

Предложението за формиране на две пристанища за обществен транспорт по чл. 106а, които включват както терминали, чиято територия и пристанищна инфраструктура са публична държавна собственост, така и терминали, чиято територия и пристанищна инфраструктура са частна собственост, и описаните

по-горе промени в уредбата на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура предполагат: 1) разширяване и уточняване на съдържанието на понятието "обща техническа инфраструктура на пристанището", дефинирано твърде общо в действащата разпоредба на чл. 117а, ал. 5 от ЗМПВВПРБ; 2) въвеждане на законови определения за понятията "инфраструктура за достъп", "инфраструктура за достъп по суша" и "инфраструктура за достъп по море или по вътрешни водни пътища", използвани за обозначаване на онази специфична част от общата техническа инфраструктура, която осигурява възможност за достигане до пристанището по вода или по суша и за влизане в него; 3) определяне на 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) определяне на лицето, отговорно за поддържането на общата техническа инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт и в частност на инфраструктурата за достъп до пристанищата в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352. Предложеното принципно разрешение, според което инфраструктурата за достъп по вода и по суша до пристанищата за обществен транспорт да е публична държавна собственост, точно както и другата обща техническа инфраструктура на пристанищата по чл. 106а и на другите пристанища, в които поне един терминал е държавна собственост, е подчинено на идеята да бъдат създадени равни условия за всички пристанищни оператори, така че времето за предоставяне на пристанищните услуги и тяхното качество да зависят само от създадената от съответния оператор организация на работа, прилаганите технологии за обработване на товарите, използваната техника и знанията и уменията на пристанищния персонал. По същите съображения се предлага в пристанищата по чл. 106а и в другите пристанища - държавна собственост, общата техническа инфраструктура да се изгражда, разширява и поддържа от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Последното налага да бъдат създадени съобразени със спецификата на пристанищата разпоредби относно реда за отчуждаване на имоти и части от имоти за изграждане (съответно за разширяване) на инфраструктура за достъп по суша (допълване на чл. 112п от ЗМПВВПРБ с ал. 2-7) и уреждане на заварените случаи. Формулирането на тези специални правила е направено по примера на действащите норми на чл. 83-83б от Закона за устройство на територията относно изграждането на водопроводни и канализационни мрежи и съоръжения и чл. 64 от Закона за енергетиката относно сервитутите на линейните енергийни обекти.

Основната част от мерките за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 е систематизирана в предлагания нов раздел Па "Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 в глава четвърта "Пристанища" от ЗМПВВПРБ, включващ чл. 106а-106к. С разпоредбите на този раздел се постига следното: 1) определят се юридическото лице, натоварено да осъществява функциите на "управителен орган на пристанището" 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 според 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 процедурата на обществени консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересувани страни, които управителният орган на пристанището е длъжен да проведе, преди да приеме 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 - Агенцията за държавна финансова инспекция, при условията и по реда на Закона за държавната финансова инспекция; 6) определя се органът, компетентен да разглежда жалбите срещу решения за определяне на структурата и размера на цените на пристанищните услуги, които не са изложени на ефективна конкуренция (морско-техническата пристанищна услуга "пилотаж", морско-технически пристанищни услуги, извършвани от вътрешен оператор по силата на наложено задължение за обществена услуга, и морско-технически пристанищни услуги, извършвани от ограничен брой пристанищни оператори на основание чл. 6, параграф 1, буква "б" от Регламент (ЕС) 2017/352) - изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация", както и редът за разглеждане на тези жалби; 7) определят се компетентният съд и редът за разглеждане на жалби срещу посочените в чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 актове на управителния орган на пристанището (включително жалбите срещу решения, с които се определят структурата и размерът на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура), на компетентния орган, на органите по чл. 11, параграф 5 (Агенцията за държавна финансова инспекция) и по чл. 12, параграф 3 (изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация") от Регламент (ЕС) 2017/352 и на другите компетентни национални органи.

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", в обхвата на годишните му програми за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанища за обществен транспорт, в източниците на финансиране на неговата дейност и финансовата политика и отчетност, които следва да прилага; 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; 3) създаване на

административнонаказателни разпоредби за нарушаване на правилата на Регламент (ЕС) 2017/352 и 4) внасяне на необходимите промени в разпоредбите на Кодекса на търговското корабоплаване, които уреждат функционалната компетентност и източниците на финансиране на Изпълнителна агенция "Морска администрация" и правомощията на нейния изпълнителен директор. Към изброеното следва да се добавят изменение на § 50, ал. 1 от Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 28 от 2018 г.), включена в законопроекта с оглед на постъпило в хода на публичните консултации предложение във връзка с Решението на Министерския съвет по чл. 103а, ал. 2 от ЗМПВВППРБ, както и останалите преходни и заключителни разпоредби, посредством които се уреждат заварените случаи, постига се синхрон между предлаганите със законопроекта промени и текстове на други действащи закони (Закона за държавната собственост и Закона за държавните такси) и се отлага за началото на новата финансова и счетоводна година (1 януари 2021 г.) влизането в сила на разпоредбите относно акваториалната такса, новия източник на финансиране на дейността на компетентния орган по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 и правилата за финансова политика и отчетност, които управителният орган на пристанището следва да прилага. В същата група трябва да бъдат включени и разпоредбите за изменение на чл. 115п, ал. 7, т. 5 от ЗМПВВППРБ и за изменение на чл. 115у, ал. 1 от ЗМПВВППРБ, които вменят на управителния орган на пристанище, попадащо в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352, задължението да приема седемгодишни програми за развитие на съответното пристанище по чл. 106а и които са включени в законопроекта, за да бъдат отчетени получените в хода на публичните консултации становища за необходимостта от по-голяма яснота относно процеса на формиране на икономическата стратегия на пристанището и оттам - относно процеса на определяне на структурата и размера на пристанищните такси, които ще бъдат събирани в него.

Втората по обем група от разпоредби на законопроекта предвижда промени в текстове, които не са непосредствено свързани 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 на Указ № 883 от 1974 г. за неговото прилагане. Тяхната главна задача е да се постигне уеднаквяване на понятийния апарат на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Представеният законопроект съдържа също малка група правни норми, с които се цели привеждане на установените със ЗМПВВППРБ 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 2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване.

С предложението за допълване на чл. 92 от ЗМПВВППРБ с ал. 10-12 се създават правила, регламентиращи: 1) кръга на лицата, които имат право да

инициират производство по вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 от ЗМПВВПРБ; 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 се предлага значително разширяване на кръга от случаи, в които административният орган е длъжен да започне производството по собствена инициатива. Предлаганото законодателно решение има за цел да намали административната тежест върху гражданите и юридическите лица и се основава на следното: 1) част от подлежащите на вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 от ЗМПВВПРБ обстоятелства 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 общият 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 от ЗМПВВПРБ, така и с издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, вписването в регистъра се извършва след издаване на удостоверението, както изисква чл. 92, ал. 6 от ЗМПВВПРБ; 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.

В проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ са включени и група норми, чиято цел е да бъдат усъвършенствани отделни разпоредби на закона, чрез: 1) отстраняване на допуснати грешки или неточности при първоначалното обнародване на закона или при последващи негови изменения; 2) отразяване в текста на препращащи норми на действителното актуално наименование на акта, към който те препращат - допълване на чл. 87, ал. 2 от ЗМПВВПРБ и отмяна на § 2, т. 23 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ; 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 - изменение и допълнение на чл. 112т от ЗМПВВПРБ; 4) изпълнение на Мярка № 78 от Плана за действие с мерки, адресиращи основните проблемни области, възпрепятстващи нарастването на инвестициите, утвърдени с Решение № 617 на Министерския съвет от 2015 г., който план е приет с Решение № 411 на Министерския съвет от 2016 г., допълнено с Решение № 609 на Министерския съвет от 2016 г. и изменено с Решение № 191 на Министерския съвет от 2018 г. и Решение № 421 на Министерския съвет от 2019 г. Същата мярка предвижда

засилване на служебното начало в административните производства по даване на разрешение за изработване и по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове на пристанищата за обществен транспорт - допълване на чл. 112б от ЗМПВВПРБ с нова ал. 5 и изменение на досегашните ал. 6 и 7 и 5) по-ясно разграничаване на съставите на административни нарушения, визирани в административнонаказателните разпоредби на чл. 121, ал. 1-3 от ЗМПВВПРБ, и диференциране на предвидените в тях санкции с оглед на степента на обществена опасност на всяко от тези нарушения.

Последната група норми на проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ е създадена след приключване на публичните консултации, проведени в периода 23 май - 24 юни 2019 г., като поводът е предложението на Сдружение с нестопанска цел "Асоциация на дунавските общини - Дунав". При формулиране на измененията на чл. 111а, ал. 1 и 3 от ЗМПВВПРБ и чл. 111в, ал. 1 от ЗМПВВПРБ, както и на свързаните с тях разпоредби за допълване на чл. 112д от ЗМПВВПРБ с нова ал. 4 и изменение на досегашните ал. 4-7 и за допълване на чл. 111, ал. 2, т. 3 от Закона за устройство на територията, са взети под внимание също аргументите, изложени в писмото на заместник-министъра на земеделието, храните и горите и ръководител на Управляващия орган на Програмата за морско дело и рибарство 2014-2020. Изискванията на Регламент (ЕС) № 508/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за Европейския фонд за морско дело и рибарство и за отмяна на регламенти (ЕО) № 2328/2003, (ЕО) № 861/2006, (ЕО) № 1198/2006 и (ЕО) № 791/2007 на Съвета и Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 149 от 20 май 2014 г.), поправен - ОВ, L 88 от 31 март 2017 г., изменен с Делегиран регламент (ЕС) 2017/1787 на Комисията от 12 юни 2017 г. (ОВ, L 256 от 4 октомври 2017 г.) и Регламент (ЕС) 2019/1022 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. (ОВ, L 172 от 26 юни 2019 г.), налагат преосмисляне на националната правна уредба на специализираните пристанищни обекти за обслужване на риболовните дейности. Разпоредбите за специализиран пристанищен обект "място за временно укритие на риболовни кораби" се предлага да бъдат заменени от правила за специализиран пристанищен обект, наречен "лодкостоянка", който представлява стационарно или плаващо съоръжение, или комплекс от такива съоръжения на брега и/или в акваторията на Черно море, река Дунав или в устията на вливащите се в тях реки, използвани за корабоплаване, и позволява малките риболовни кораби с дължина до 12 метра, извършващи дребномащабен крайбрежен риболов, безопасно да застават на котва или да пристават и престояват, или да бъдат изтегляни на брега, както и да бъдат обслужвани.

2. Критерии за оценка

Критериите за последваща оценка на нормативни актове са определени в чл. 37, ал. 2, т. 2 от НОМИОВ, както следва:

Критерий 1. Постигане на целите

Постигане на целите – този критерий показва степента, в която целите от приемането или изменението на нормативния акт са постигнати, независимо дали това се дължи на прилагането на нормативния акт.

Критерий 2. Ефективност

Ефективност – този критерий показва степента, в която постигането на целите, заложи при приемането или изменението на нормативния акт, се дължи на прилагането на нормативния акт.

Критерий 3. Ефикасност

Ефикасност – този критерий измерва постигането на целите, заложи при приемането или изменението на нормативния акт, с минимално използване на ресурсите при прилагането на нормативния акт.

Критерий 4. Устойчивост

Устойчивост – критерий за оценяване на степента на трайно разрешаване на идентифицираните проблеми.

Критерий 5. Ползност

Ползност – критерий за измерване на степента на удовлетворяване на очакванията на адресатите на политиката и/или на нормативния акт

3. Въпроси за оценка

Обхватът и структурата на последващата оценка на ЗМПВВПРБ са предопределени от целите, които тя си поставя. Към всяка цел са формулирани въпроси, на които се търси отговор, съобразно избраните критерии за оценка.

А. Въпроси за оценка по критерий „Постигане на целите“:

А.1. Как оценявате постигането на целите, заложи в ЗМПВВПРБ?

Б. Въпроси за оценка по критерий „Ефективност“:

Б.1. Кой, според Вас, са основните положителни последици/въздействия от прилагането на ЗМПВВПРБ?

Б.2. Кой, според Вас, са основните отрицателни последици/въздействия от прилагането на ЗМПВВПРБ?

В. Въпроси за оценка по критерий „Ефикасност“:

В.1. Доведе ли приемането на измененията на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 104 от 2020 г.) до необходимост от увеличаване на ресурсите във Вашата организация, свързани с прилагането му?

В.2. Считате ли, че има разпоредби на ЗМПВВПРБ, които водят до необосновано висока административна тежест за Вашата администрация?

Г. Въпрос за оценка по критерий „Устойчивост“:

Г.1. Моля, с цел по-добро прилагане на ЗМПВВПРБ, дайте предложения за: мерки за по-добро прилагане на закона; изменения/допълнения на текстовете на ЗМПВВПРБ и подзаконовите му нормативни актове.

Г.2. Моля посочете какви нормативни промени считате за необходими във връзка с намаляването на административната тежест?

Д. Въпрос за оценка по критерий „Ползност“:

Д.1. Считате ли, че вложенията от Вашата администрация ресурси отговарят на ползите от прилагането на ЗМПВВПРБ?

II. 4. Заинтересовани страни и събрани данни

Процесът по идентифицирането на заинтересованите страни включва:

- определянето на страните, които ще бъдат или са засегнати пряко или косвено, положително или отрицателно от дадена политика;
- отчитане на техните интереси и влияние върху политиката;
- използване на подходящи механизми за консултиране с тях.

1. Заинтересовани страни

В хода на извършване на оценката бяха идентифицирани следните заинтересовани страни, които могат да се обособят в три основни групи, както е изложено по-долу:

Група 1: в тази група попадат министерствата, второстепенните разпоредители с бюджети и други първостепенни разпоредители с бюджет.

Група 2: в тази група влизат пристанищните оператори/собственици на пристанища и пристанищна инфраструктура.

Група 3: в тази група попадат други заинтересовани страни (асоциации, потребители на пристанищни услуги и други).

2. Информацията относно проведените консултации със заинтересованите страни

Съгласно НОМИОВ провеждането на консултации със заинтересовани страни не е задължителен етап при извършването на последваща оценка на въздействието на нормативен акт. За целите на оценката на въздействието на ЗМПВВПРБ такива консултации са преценени за полезни и са проведени. За провеждането на консултациите е изпратена анкета, която е публикувана за обсъждане в периода 27.02.2023 – 13.03.2023 г. на Портала за обществени консултации.

Дадените от заинтересованите страни отговори по повдигнатите въпроси са взети предвид при извършването на настоящата оценка, като същите са посочени на съответните места при разглеждане на конкретните въпроси.

Под внимание са взети предвид и предложенията на администрацията на Министерския съвет представени с писмо рег. № 02.11-48/26.05.2023 г. Предложенията на администрацията на Министерския съвет за промяна на ЗМПВВПРБ целят намаляване на административната тежест и са включени в Таблица № 1: Заключение.

3. Събрани данни

Проведените консултации със заинтересованите страни бяха използвани за:

- събиране на количествени данни по критериите за оценка: постигане на целите, ефективност, ефикасност, устойчивост и полезност на ЗМПВВПРБ;

- посочване на проблеми, свързани с прилагането на нормативния акт, изследване на причините за наличието на проблемите и предлагане на мерки за преодоляването им.

До крайния срок за получаване на обратна връзка (13.03.2023 г.) се получиха отговори от 38 бр. респонденти, които бяха обобщени и резултатите от тях са представени в настоящия доклад.

II. 5. Анализ на данните и оценяване на въздействията

Основните методи, чрез които е събрана информацията, необходима за извършване на последващата оценка на въздействието от прилагането на ЗМПВВПРБ, са:

➤ Кабинетно проучване (документален анализ)

Методът включи извършването на преглед и анализ на наличната информация, свързана с прилагането на ЗМПВВПРБ (оценки на въздействие, мотиви за приемане на изменения на закона, подзаконови нормативни актове и други), което създаде основата за последващия анализ.

➤ Анкета

Методът позволи да се изследва мнението на заинтересованите страни в процеса по прилагане на ЗМПВВПРБ по отношение на съществуващите практически проблеми и непълноти, както и по отношение на възможности за подобряване на правоприлагането. В резултат на проведената анкета събраната чрез кабинетното проучване документална информация бе допълнена, в това число с бележки и предложения за нормативни изменения. В съответствие с чл. 28, ал. 1 от НОМИОВ за обработване на събраната информация за целите на последващата оценка на въздействието са използвани следните методи:

➤ Анализ разходи-ползи

Методът беше използван за сравнение на положителните и отрицателните последици, които са възникнали в резултат на прилагането на ЗМПВВПРБ. Проучването на съотношението „разходи – ползи” се използва по-конкретно за изследване на съотношението на вложените ресурси по прилагането на закона и постигнатите резултати.

➤ Мултикритериен анализ

Методът беше използван за сравняване на резултатите от оценката, получени по отделните критерии за оценка, например сравняване на резултатите по критерий „Постигане на целите“ и резултатите по критерий „Устойчивост“.

➤ Анализ на ефективността

Методът бе използван в два от критериите за оценка, а именно анализ на ефективността и анализа на ефикасността на изпълнението.

II. 6. Описание на въздействията и формулираните изводи

Представянето на резултатите от последващата оценка и формулирането на изводи е направено въз основа на анализ на събраните първични и вторични данни.

Анализ по отделните критерии и въпроси на оценката

В рамките на анализа на събраните данни е извършена оценка съобразно критериите „постигане на целите“, „ефективност“, „ефикасност“, „устойчивост“ и полезност“.

1. Постигане на целите

Съгласно чл. 37, ал. 2, т. 2, буква „а“ от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, по критерий „постигане на целите“ се оценява „степената, в която целите от приемането или изменението на нормативния акт са постигнати, независимо дали това се дължи на прилагането на нормативния акт“.

Анализът по критерий „Постигане на целите“ обхваща отговорите на следния ключов въпрос за оценка:

Въпрос А.1.	<i>Как оценявате постигането на целите, заложи в ЗМПВВППРБ:</i>
--------------------	---

- | |
|---|
| <i>1.1. „Подобряване на качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата“;</i>
<i>1.2. „Осигуряване на защита на здравето и безопасността на пристанищните работници“;</i>
<i>1.3. „Определяне по прозрачен, обективен и недискриминационен начин на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура и цените на пристанищните услуги“;</i>
<i>1.4. „Намаляване на административната тежест“;</i>
<i>1.5. „Усъвършенстване на нормативната уредба в областта на устройственото планиране, инвестиционното проектиране и строителството на пристанища и специализирани пристанищни обекти.“</i> |
|---|

Във връзка с цел 1.1. „Подобряване на качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата“, данните от проведеното проучване показват, че мнозинството от респондентите не могат да преценят постигането на целта.

По отношение на цел 1.1. част от респондентите посочват, че:

- е постигната частично поради следните причини: 1) премахна се разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение; 2) премахна се класификацията на пристанищните услуги според нужните за осъществяването им технология и организация на работа 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) изрично бяха определени

органи за управление и контрол, и произтичащите 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 (ОВ L 57, 3.3.2017) правомощия; 4) не е приключила промяната на уредбата на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги по начин, който отразява изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352; 5) по отношение на улесняването на достъпа до пристанищни услуги, реализирането на цялостната дигитализация в морските пристанища е постоянен процес, при който се изграждат механизми за постигането на тази цел.

- не е постигната напълно поради следните причини: не е актуализирана Наредба № 18 от 3 декември 2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България.

Данните от проведеното проучване показват, че в преобладаващата си част респондентите отбелязват, че е постигната напълно цел 1.2. „Осигуряване на защита на здравето и безопасността на пристанищните работници“.

По отношение на цел 1.2. част от респондентите посочват, че е постигната частично поради следните причини: в самия закон няма конкретни мерки за осигуряване на защитата на работниците, като не са конкретно разписани на какъв период се прави периодичното обучение и какво трябва да включва (следва да е някакъв вид инструктаж, практически занятия или само лекция).

Данните от проведеното проучване показват, че в преобладаващата си част респондентите отбелязват, че е постигната напълно цел 1.3. „Определяне по прозрачен, обективен и недискриминационен начин на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура и цените на пристанищните услуги“.

По отношение на цел 1.3. част от респондентите посочват, че:

- е постигната частично поради следните причини: организацията на дейностите и взаимодействието на различните служби, структури и заинтересовани лица се различава значително в морските и речните пристанища, което предполага уреждането им в нормативната уредба да става като се отчитат различията;

- не е постигната поради следните причини: 1) ДППИ не е направило ценоразпис по чл. 103в от ЗМПВВППРБ; 2) дискриминация по отношение таксите за ползване на пристанищната инфраструктура. Държавните пристанищни оператори не заплащат такава такса, за разлика от частните (концесионни възнаграждения, акваториална такса); 3) следва да се премахне установената неравнопоставеност между отделните видове пристанища. В настоящия момент съгласно разпоредбите на чл. 103г, ал. 3 само пристанищата за обществен транспорт могат да ползват таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 за поддържане на проектните дълбочини на акваторията пред пристанищата. Всички останали пристанища поддържат проектните дълбочини на акваторията със собствени финансови средства, независимо че плащат такси. Така само пристанищата за обществен транспорт избягват разходите, които би трябвало да бъдат отчислени от собствените им финансови

ресурси. В тази връзка се излагат и следните мотиви: Корабостроителните и кораборемонтните заводи ползват пристанищната инфраструктура за достъп по вода само на кораби без товар; „газенето“ на корабите, посещаващи заводите, е значително по-малко от поддържаната от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ дълбочина на фарватера, необходим за корабите с товар и изискваща значителни финансови средства; оперативната акватория пред заводите се поддържа в необходимата дълбочина само със собствени финансови средства на заводите; пристанищната инфраструктура за достъп „по суша“ също е собственост на заводите и се поддържа отново със собствени финансови средства

Във връзка с цел 1.4. „Намаляване на административната тежест“, данните от проведеното проучване показват, че мнозинството от респондентите не могат да преценят постигането на целта.

По отношение на цел 1.4. част от респондентите посочват, че не е постигната поради следните причини: дискриминация към пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВПРБ – само те плащат акваториална такса, а реално всички пристанища ползват акватория.

Във връзка с цел 1.5. „Усъвършенстване на нормативната уредба в областта на устройственото планиране, инвестиционното проектиране и строителството на пристанища и специализирани пристанищни обекти“, данните от проведеното проучване показват, че част от респондентите имат конкретни предложения за промяна на текстове от ЗМПВВПРБ и създаване на нови текстове, свързани с устройственото планиране, инвестиционното проектиране, учредяване на право на строеж, както и определяне на компетентните органи, които да разрешават, съгласуват и одобряват устройствените планове, съответно да одобряват инвестиционните проекти и да издават разрешение за строеж за изграждането на изкуствени острови и ветропаркове.

По отношение на цел 1.5. част от респондентите посочват, че не е постигната, поради следната причина: липса на правна регламентация, касаеща случаите, описани по-горе.

2. Ефективност

Съгласно чл. 37, ал. 2, т. 2, буква „б“ от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, по критерий „ефективност“ се оценява „степеня, в която постигането на целите, които са заложили при приемането или изменението на нормативния акт, се дължи на прилагането на нормативния акт“.

Оценката за наличие на последици/въздействия от прилагането на ЗМПВВПРБ е базирана на изследване на мнението на заинтересованите страни. За целта в анкетата бяха включени два въпроса, съответно за оценка на положителните и отрицателните въздействия, (класифицирани в три основни групи – икономически последици/ефекти, социални последици/ефекти и административни последици/ефекти), както следва:

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

Въпрос Б.1.	Кои, според Вас, са основните положителни последици/въздействия от прилагането на ЗМПВВПРБ?
Въпрос Б.2.	Кои, според Вас, са основните положителни последици/въздействия от прилагането на ЗМПВВПРБ?

Като основни положителни последици/въздействия са идентифицирани:

- икономически последици/въздействия –

- 1) намаляването на акваториалната такса;
- 2) улеснен достъп до пристанищни услуги;
- 3) прозрачно определяне на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура и цените на пристанищните услуги;
- 4) намаляване на административната тежест;
- 5) разбиване на държавния монопол при пристанищните услуги;
- 6) конкуренция между пристанищните оператори, водеща до повишаване на качеството на предоставяните пристанищни услуги;
- 7) адаптиране на пристанищната дейност към новите транспортни и логистични изисквания;

- социални последици/въздействия –

- 8) осигуряване от страна на пристанищните оператори на своите работници необходимото, съобразено с технологичните иновации, първоначално и последващо обучение за правилното, здравословно и безопасно изпълнение на възложените им трудови функции;

- друго –

- 9) премахването на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение;

- 10) 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;

- 11) въведеното ново понятие – „инфраструктура за достъп“ като специфична част от общата техническа инфраструктура;

- 12) определянето на 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;

- 13) определянето на лицето, което е длъжно да поддържа общата техническа инфраструктура и в частност инфраструктурата за достъп до пристанищата в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352.

Като основни отрицателни последици/въздействия са идентифицирани:

- икономически последици/въздействия –

- 1) високият размер на таксите по чл.109а, ал.3;
- 2) неравнопоставеност между пристанищните оператори – концесионери на концесионирани пристанища и държавните оператори и операторите на частни пристанища;

- друго –

- 3) неправилното определяне на таксите, които се заплащат от корабите, посещаващи корабостроителните и кораборемонтните заводи, ще доведе до

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

неконкурентност спрямо заводите в региона и до отказ на поръчки – намаляване на приходи, съкращаване на работни места и т.н.;

4) прекалено високите размери при налагане на финансови санкции;

5) не са актуализирани наредби, свързани със ЗМПВВПРБ.

3. Ефикасност

Оценката по критерий „Ефикасност“ изследва „постигането на целите, заложи при приемането или изменението на нормативния акт, с минимално използване на ресурсите при прилагането на нормативния акт“ (чл. 37, ал. 2, т. 2, буква „в“ от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието).

Съгласно Методиката за последваща оценка на програми и нормативни актове „понятието за ефикасност се отнася до връзката между вложените ресурси (входящи) и доставените стоки или услуги (резултат)“.

За целта са дефинирани следните ключови въпроси за оценка:

Въпрос В.1.	Доведе ли приемането на измененията на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 104 от 2020 г.) до необходимост от увеличаване на ресурсите във Вашата организация, свързани с прилагането му?
Въпрос В.2.	Считате ли, че има разпоредби на ЗМПВВПРБ, които водят до необосновано висока административна тежест за Вашата администрация?

Данните от проведеното проучване показват, че в преобладаващата си част респондентите отбелязват, че приемането на измененията на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 104 от 2020 г.) не е довело до необходимост от увеличаване на ресурсите, свързани с прилагането му. Изключение правят 2 бр. респонденти, които са отбелязали повишаване на разходите във връзка с прилагането на ЗМПВВПРБ.

Част от респондентите посочват, че до необосновано висока административна тежест водят следните нормативни положения:

- таксите за извършване на „промери“ водят до висока административна и финансова тежест. Предлага се измерванията на дълбочините за рибарските пристанища и специализираните пристанищни обекти да се извършват контролно на три години и ежегодно за рибарските пристанища, в които има данни за по-интензивно затлачване;

- облекчаване на разрешителния и на съгласувателния режим по чл. 112 д от ЗМПВВПРБ. Посочва се, че основната дейност на корабостроителните и кораборемонтните заводи е строеж и ремонт на кораби. В този смисъл пристанищните дейности са изключително ограничени – само при заставане на корабите на кей и отплаването им от заводите. Всички други дейности, свързани със строителството и ремонта на корабите, се извършват на територията на заводите, която не се различава от територията на което и да е друго предприятие. Процедурите по чл. 112д, ал. 1 до ал. 8 /вкл./ от ЗМПВВПРБ са много тромави, отнемат много време /над две години/ и не са свързани с основната дейност на заводите;

- тежка и тромава процедура по одобряване на генералните планове на пристанищата.

4. Устойчивост

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

Съгласно чл. 37, ал. 2, т. 2, буква „г“ от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието под „устойчивост“ се разбира „степенна трайно решаване на идентифицираните проблеми, включително броя на промените в нормативния акт“. С други думи, положителната оценка на изпълнението на съответния акт зависи от това дали чрез него са постигнати устойчиви резултати.

За изследването по този критерий са дефинирани следните ключови въпроси за оценка:

Въпрос Г.1.	Моля, с цел по-доброто прилагане на ЗМПВВПРБ, дайте предложения за: мерки за по-добро прилагане на закона; изменения/допълнения на текстовете на ЗМПВВПРБ и подзаконовите му нормативни актове.
Въпрос Г.2.	Моля посочете какви нормативни промени считате за необходими във връзка с намаляването на административната тежест?

Посочените оценителни въпроси са изследвани чрез мнението на заинтересованите страни. Интерес за оценката представлява мнението на анкетиранияте, предложили конкретни промени в текстове/разпоредби на закона.

Предложенията са както следва:

1. Изменение на чл. 112д от ЗМПВВПРБ с цел облекчаване на разрешителния и на съгласувателния режим; обекти на сушата, които не са свързани с използването на акваторията да бъдат разглеждани по реда на ЗУТ. Предлага се цялостна преработка на чл. 112д, ал. 1 до ал. 8 /вкл./ от ЗМПВВПРБ, като се предлага следната редакция на ал. 1: „(1) Изграждането на съществуващите пристанища по чл. 107-109 и на специализираните пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 се извършва въз основа на разпоредбите на Закона за устройството на територията.“

2. Предлага се в чл. 109а от ЗМПВВПРБ да се създаде нова ал. 7 със следния текст: „(7) Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията включително и на пристанищата по чл. 107-109“.

Предлага се да се ускори процеса по промяната на уредбата на пристанищните такси. В процеса на промяната на уредбата на пристанищните такси и други въпроси, пряко и/или косвено касаещи операторите/техните клиенти и контрагенти, същите да бъдат надлежно информирани и да участват в тези процеси. При излизане на предложения за промяна на закона и подзаконовите нормативни актове заинтересованите страни да бъдат надлежно информирани, за да имат възможност да изразят становище. В Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, да се направят следните промени:

а) каналните такси по чл. 2 за корабите, посещаващи пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВПРБ, да се редуцират с коефициент 0,50;

б) светлинните такси по чл. 3 за корабите, посещаващи пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВПРБ, да се редуцират с коефициент 0,50.

3. Създаване на подзаконов нормативен акт към чл. 115м, ал. 1, т. 5 и т. 20 от ЗМПВВПРБ, чрез който да се регламентира подробно прилагането на национална система за електронен обмен на информация в морските пристанища за обществен транспорт, включваща различни компоненти като: информационната система за административно обслужване „Национален център за електронен документооборот в морския транспорт“ (НЦЕДМТ/MSW), информационната система на пристанищната общност (PCS), служеща както за административни цели, така и за улесняване на процесите и подобряване на ефективността на морския транспорт, информационната система за планиране на маневрите в пристанищата и др.

4. Разпоредбите на чл. 115о, чл. 115п и чл. 115у от ЗМПВВПРБ са свързани със създаване на необходимите нормативни предпоставки за навременно и оптимално стратегическо планиране с цел ефективно управление, поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет, която определя стратегическите цели и приоритети на националната транспортна политика в дългосрочен план, както и другите стратегически планови документи, а именно: Национална програма за развитие „България 2020“, Стратегия на ЕС за развитието на Дунавски регион и приоритетните проекти за Република България и Морския пространствен план на Република България, полагат достатъчно стабилна основа за развитието на пристанищната инфраструктура. Изготвянето от страна на ДППИ на програма за всяка календарна година за приходите, разходите, инвестициите, които предстои да се извършват и тяхното финансиране в пристанищата, при съблюдаване на разработените генерални планове за всяко пристанище за обществен транспорт поотделно, позволяват по-ефикасно постигане на целите при рационално отчитане развитието и търговската стратегия на пристанищата. В този смисъл е необосновано изискването ДППИ да изготвя и седемгодишна програма за развитието на пристанищата. Нещо повече, в този бързо променящ се свят и геополитика в много държави вече управителните органи на пристанищата изготвят стратегии за 3 или 5 години. Като допълнителен аргумент за необходимостта тази разпоредба да отпадне е и изискването ДППИ да изготвя бизнес програма по Закона за публичните предприятия. Бизнес програмата се разработва за период 3 или 5 години по преценка на органа, упражняващ правата на държавата и има за цел да гарантира гъвкавост на стратегията на предприятието, като актуализирането и всяка година дава възможност за адаптиране на планираните резултати към промените на пазара.

5. Да бъдат предприети действия за изготвяне и приемане на съответни актове по чл. 29, ал. 2 и чл. 65, ал. 3 от ЗМПВВПРБ.

6. Предлага се допълнение на закона от страна на Министерство на вътрешните работи, с цел облекчаване на процедурата по чл. 9, когато се касае за предварително поети ангажименти от Министерство на вътрешните работи, чрез създаване на нов чл. 9а, със следното съдържание:

„Чл. 9а. При планирани учения, обмяна на опит, съвместни операции и други дейности по поети ангажименти или по покана на Министерство на вътрешните работи чуждестранен граничнополицейски кораб може да влезе във вътрешните морски води и да посети откритите пристанища и рейдове след разрешение от министъра на вътрешните работи и уведомяване на Министерски съвет, не по-късно от 15 дни преди планираното посещение.“

7. С предложение № 1 на Военноморските сили, във връзка с членството на Република България в НАТО и съюзните стандартизационни споразумения, целящи по-бързо организиране и провеждане на съюзни военноморски учения, мисии и операции, се предлага текстът на чл. 9 от ЗМПВВПРБ да се измени така:

„Чл. 9. Чуждестранен държавен кораб, използван с нетърговска цел, може да влезе във вътрешните морски води и да посети откритите пристанища и рейдове с разрешение на Министерския съвет, поискано не по-късно от 30 дни преди посещението, ако не е предвидено друго в споразумение между Република България и държавата на знамето. Чуждестранен военен кораб, от страна член на НАТО, може да влезе във вътрешните морски води и да посети откритите пристанища и рейдове с разрешение на Министерския съвет, поискано не по-късно от 14 дни преди посещението.“

8. С предложение № 2 на Военноморските сили се предлага чл. 22 от ЗМПВВПРБ да се измени така:

„Чл. 22. С оглед на сигурността на страната, включително за провеждане на учения с използване на оръжие, министърът на отбраната може временно да преустанови мирното преминаване през отделни райони на териториалното море и да забрани корабоплаването в отделни участъци на вътрешните морски води. Тези мерки се обявяват в Навигационно известие до мореплавателите (НАВИМ).“

Считат за целесъобразно да се премахне изискването за съгласуване с други ведомства. Такава процедура по съгласуване пречи на оперативно обявяване на временно забранени и временно опасни райони и ще се отрази негативно на безопасността на корабоплаването. Събитията с минна опасност, породена от конфликта в Украйна, потвърждават тази целесъобразност.

9. С предложение № 3 на Военноморските сили се предлага чл. 29, ал. 2 от ЗМПВВПРБ да се измени така:

„(2) Режимът на плаване на невоенни кораби във вътрешните морски води и в териториалното море се определя с наредба от министъра на транспорта и съобщенията и се съобразява с изискванията на националната сигурност на страната.“

10. С предложение № 4 на Военноморските сили се предлага чл. 61, ал. 3 от ЗМПВВПРБ да се измени така: „(3) Измервания на дълбочини в териториалното море и вътрешните води с картографска цел се извършват само от хидрографска служба при Военноморските сили“.

11. С предложение № 5 на Военноморските сили се предлага чл. 62 от ЗМПВВПРБ да се измени така:

„Чл. 62. Изхвърлянето на земни маси и дънни утайки в морските пространства на страната се разрешава само в райони, определени от

директора на басейновата дирекция, съгласувано с министъра на транспорта и съобщенията и министъра на отбраната.“

12. С предложение № 6 на Военноморските сили се предлага чл. 63, ал. 1 от ЗМПВВПРБ да се измени така:

„(1) Изкуствените острови, инсталации и съоръжения на континенталния шелф и в изключителната икономическа зона се изграждат извън признатите и имащи съществено значение за международното корабоплаване пътища. Те се означават със светещи и други знаци, за което след въвеждане на последните в експлоатация и при промяна на състоянието им и режима на работа, своевременно се уведомява хидрографска служба при Военноморските сили за обявяване в Навигационно известие до мореплавателите (НАВИМ).“

13. В ЗМПВВПРБ има големи разлики между минимумите и максимумите на предвидените имуществени санкции. Не са посочени ясни критерии, спрямо които се определя размерът на санкцията за отделните нарушения.

14. В ЗМПВВПРБ не са определени изисквания, свързани с устройственото планиране, инвестиционното проектиране, учредяване на право на строеж, както и не са определени компетентните органи, които да разрешават, съгласуват и одобряват устройствените планове, съответно да одобряват инвестиционните проекти и да издават разрешение за строеж за изграждането на изкуствени острови и ветропаркове. С оглед на гореизложеното се предлага и подкрепя от Министерство на регионалното развитие и благоустройството създаването на нормативен път, който да урежда всички тези стъпки в ЗМПВВПРБ.

15. Други предложения за изменения/допълнения:

- измерванията на дълбочините за рибарските пристанища и специализираните пристанищни обекти да се извършват контролно на три години и ежегодно за рибарските пристанища, в които има данни за по-интензивно затлачване;

- да се измени Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт, като се опрости процедурата и административната тежест.

16. Интерес за оценката представляват предложенията на администрацията на Министерския съвет, представени по електронен път на 02.03.2023 г., както и с писмо рег. № 02.11-48/26.05.2023 г. за конкретни промени в текстове/разпоредби на закона. С предложението, постъпило по електронен път на 02.03.2023 г., се предлага да се обмисли възможността за изменение на чл. 34, като думите „по молба“ се заменят със „с искане“.

17. Предложенията на администрацията на Министерския съвет, постъпили с писмо рег. № 02.11-48/26.05.2023 г. са както следва:

1. В чл. 92 да се създаде ал. 10:

„(10) Административните органи, лицата, осъществяващи публични функции, организациите, предоставящи обществени услуги и органите на съдебната власт, пред които следва да се установят обстоятелства, вписани в

публичния регистър или на които са необходими данни, налични в публичния регистър по ал. 4, приемат удостоверяването на обстоятелствата и данните с писмено посочване в съответното искане и/или заявление, уведомление, декларация или друг документ, с който започва съответното производство, без да изискват от заявителите и/или подателите представяне на доказателства за вписани в регистъра обстоятелства и данни.“

2. В чл. 112б да се направят следните промени:

а) в ал. 1:

аа) в основния текст думите „към което се прилагат“ да се заменят с „което съдържа“;

бб) в т. 1 думите „документи, удостоверяващи изпълнението на приложимите процедури“ да се заменят с „номер, дата и издател на съответните документи, удостоверяващи изпълнението на приложимите процедури“;

вв) в т. 2 думите „писмени становища за съгласуването на проекта“ да се заменят с „номер, дата и издател на съответните писмени становища за съгласуването на проекта“;

б) в ал. 3:

аа) в изречение първо след думите „дава срок“ да се допълни „от 15 работни дни“;

бб) да се създаде изречение четвърто: „Обстоятелствата по ал. 1, т. 1 и 2 се установяват служебно от Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

3. В чл. 117 да се създадат ал. 5-8:

„(5) При констатиране на нередовности в заявлението за вписване в регистъра по ал. 4 и/или при необходимост от представяне на допълнителна информация, на заявителя се предоставя срок за отстраняване от 10 работни дни.

(6) Регистърът на пристанищните оператори по ал. 4 съдържа следните данни:

1. пореден номер и дата на вписване;

2. наименование на търговеца – пристанищен оператор, ЕИК или код по БУЛСТАТ;

3. данни за собственика на пристанището – за пристанища за обществен транспорт с регионално значение;

4. списък на пристанищата/терминалите и на пристанищните услуги, за които операторът е получил достъп;

5. номер, дата на сключване, страни и срок на договора, въз основа на който лицето е получило достъп до пазара на пристанищни услуги, когато достъпът е предоставен с договор;

6. номер и дата на решението на Министерския съвет и срока на концесията, когато и достъпът е предоставен с концесия;

7. бележки относно промяна на данни в регистъра.

(7) Регистърът по ал. 4 се води при спазване на изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол.

(8) Административните органи, лицата, осъществяващи публични функции, организациите, предоставящи обществени услуги и органите на съдебната власт, пред които следва да се установят обстоятелства, вписани в публичния регистър или на които са необходими данни, налични в публичния регистър по ал. 4, приемат удостоверяването на обстоятелствата и данните с писмено посочване в съответното искане и/или заявление, уведомление, декларация или друг документ, с който започва съответното производство, без да изискват от заявителите и/или подателите представяне на доказателства за вписани в регистъра обстоятелства и данни.“

4. В чл. 117б да се създаде ал. 3:

„(3) Обстоятелствата по ал. 1, т. 1-5 се установяват служебно от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, за лицата регистрирани по българското законодателство. Заявителите, регистрирани в друга държава-членка на Европейския съюз, представят съответните документи за удостоверяване на изискванията, издадени по реда на националното им законодателство.“

Препоръчва се при преглед на нормативната рамка да бъде обсъдена приложимостта на направените предложения.

5. Ползност

Критерият цели да изследва степента на удовлетворяване на очакванията на заинтересованите страни от прилагането на ЗМПВВПРБ. Такова е и определението на „ползност“, дадено в чл. 37, ал. 2, т. 2, буква „д“ от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, а именно: „степента на удовлетворяване на очакванията на адресатите на нормативния акт“.

Оценката по този критерий се базира на изследването на мнението на заинтересованите страни от прилагането на ЗМПВВПРБ. За целта, в анкетното проучване бе включен следния въпрос:

Въпрос Д.1.	Считате ли, че влаганите от Вашата администрация ресурси отговарят на ползите от прилагането на ЗМПВВПРБ?
--------------------	--

Данните от проведеното проучване показват, че в преобладаващата си част респондентите отбелязват, че не могат да преценят дали влаганите ресурси отговарят на ползите от прилагането на ЗМПВВПРБ.

Един респондент посочва, че счита, че влаганите ресурси не отговарят на ползите от прилагането на ЗМПВВПРБ, но не излага мотиви за съображенията си.

II. 7. Заключение

Предвид събраните данни за оценката на въздействието на ЗМПВВПРБ могат да се направят и следните заключения, систематизирани по-долу, послужили като база за възможни последващи действия за подобряване прилагането на закона. Заключенията са обобщени на база на предложенията, посочени в т. II.6 на стр. 52-57.

Таблица № 1: Заключения

№	Заключение	Възможни последващи действия
1.	във връзка с предложението за изменение на чл. 112д от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението не е съобразено с принципа за интегрирано управление на морските дейности по смисъла на чл. 51а от ЗМПВВПРБ във връзка с изработването и поддържането на Морския пространствен план на Република България. Морският пространствен план на Република България е одобрен с Решение № 386 на Министерския съвет от 23 май 2023 г.
2.	във връзка с предложението за изменение на чл. 109а от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението не е съобразено с разпоредбата на чл. 103г, ал. 3 от ЗМПВВПРБ: „Чл. 103г, ал. 3 - Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се разходват за обезпечаване 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.”
3.	във връзка с предложението за създаване на подзаконов нормативен акт към чл.115м, т.5 и т.20 от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението не е съобразено с действащата подзаконова нормативна уредба по чл. 244а, ал. 1 от Кодекса на търговското корабоплаване и по чл. 101 от ЗМПВВПРБ.
4.	във връзка с предложението за изменение на чл. 115о, чл. 115п	Целта на предложението е намаляване на административната тежест във връзка с изготвяне на дългосрочна програма за развитие на пристанищата. Евентуално законово изменение

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

	и чл. 115у от ЗМПВВПРБ	може да рефлектира в промяна на обхвата и съдържанието на дългосрочната програма на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.
5.	във връзка с предложението за приемане на съответни актове по чл. 29, ал. 2 и чл. 65, ал. 3 от ЗМПВВПРБ	При последващо изменение на ЗМПВВПРБ следва да се предложи да отпадне правното основание за издаване на наредба по чл. 29, ал. 2. Материята, отнасяща се до условията и реда за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България, е уредена с акт на Министерския съвет, а именно Наредба за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, както и извършване на водноатракционни услуги с тях (ДВ, бр. 99 от 2009 г., изм. и доп., бр. 33 от 2012г.), издадена на основание чл. 5, ал. 4 и чл. 76а от ЗМПВВПРБ. В процес на разработване е Национален план за търсене и спасяване в района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря, по чл. 65, ал.3.
6.	във връзка с предложението за създаване на нов чл. 9а от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението противоречи на изискването разрешение да се предоставя след провеждане на междуведомствено съгласуване.
7.	във връзка с предложението за изменение на чл. 9 от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението противоречи на чл. 14, ал. 3, т. 3 от Закона за преминаването през и пребиваването на територията на Република България на съюзнически и на чужди въоръжени сили.
8.	във връзка с предложението за изменение на чл. 22 от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението влиза в колизия с правото на мирно преминаване по смисъла на чл. 17 от Конвенцията на ООН по морско право (ДВ, бр. 73-74 от 1996г.): „Член 17. Право на мирно преминаване Корабите на всички държави, както крайбрежни, така и без излаз на море, се ползват от правото на

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВПРБ

		мирно преминаване през териториалното море при условие, че се спазва тази конвенция.”
9.	във връзка с предложението за изменение на чл. 29, ал. 2 от ЗМПВВПРБ	При последващо изменение на ЗМПВВПРБ следва да се предложи да отпадне правното основание за издаване на наредба по чл. 29, ал. 2. Материята е уредена в Наредба за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, както и извършване на водноатракционни услуги с тях (обн., ДВ, бр. 99 от 2009 г., изм. и доп., бр. 33 от 2012г.).
10.	във връзка с предложението за изменение на чл. 61, ал. 3 от ЗМПВВПРБ	Предложението следва да се разгледа при последващо изменение на ЗМПВВПРБ. Целта на предложението е да се прецизира използваната терминология – Военноморският флот е преименуван на Военноморски сили.
11.	във връзка с предложението за изменение на чл. 62 от ЗМПВВПРБ	Предложението не е подкрепено с мотиви. Не са представени аргументи, които да обосновават необходимост от допълнително съгласуване с министъра на отбраната.
12.	във връзка с предложението за изменение на чл. 63, ал. 1 от ЗМПВВПРБ	Предложението не се подкрепя. Предложението припокрива по смисъл действащата разпоредба на чл. 64 от закона: „Чл. 64. Измененията в навигационната обстановка във вътрешните морски води и в териториалното море, както и в изключителната икономическа зона в случаите по чл. 63 се обявяват в "Известие до мореплавателите".”
13.	във връзка с предложението за прецизиране на имуществените санкции в ЗМПВВПРБ	Предложението не обосновава необходимост от конкретни промени. Със ЗИД на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 104 от 2020 г.) е извършено по-ясно разграничаване на съставите на административни нарушения, визирани в административно-наказателните разпоредби на чл. 121 от ЗМПВВПРБ и диференциране на предвидените в тях санкции с оглед на степента на обществена опасност на всяко от тези нарушения.
14.	във връзка с предложението за определяне на изисквания,	Регламентацията на посочените изисквания следва да се извърши на съответното систематично място в българското законодателство. Съгласно изричната разпоредба на чл. 3, т. 1 от Закона за

	свързани с устройственото планиране, инвестиционното проектиране, учредяване на право на строеж за изграждането на изкуствени острови и ветропаркове.	устройството на Черноморското крайбрежие (ЗУЧК) островите във вътрешните морски води са част от Черноморското крайбрежие на Република България. Следователно правилата за устройствено планиране, с оглед изграждане на изкуствени острови във вътрешните морски води, са тези, установени в ЗУЧК.
15.	във връзка с други предложения за изменение на подзаконови нормативни актове: – Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти; – Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт	Целта на предложенията за изменение на Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти и Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт е да се намали административната тежест. Евентуално изменение на Наредба № 9 може да регламентира измерванията на дълбочините за рибарските пристанищата и специализирани пристанищни обекти да се извършва контролно на три години и ежегодно за рибарските пристанища, в които има данни за по-интензивно затлачване.
16.	във връзка с предложение на Дирекция „Модернизация на администрацията“, администрацията на Министерския съвет да се обмисли	Предложението не се подкрепя. Редакцията на чл. 34 от ЗМПВППРБ е съобразена със формулировката на чл. 27 от Конвенцията на ООН по морско право (ДВ, бр. 73-74 от 1996г.). Съгласно чл. 27, т. 3 от посочената конвенция: „В случаите, предвидени в т. 1 и 2, крайбрежната държава, ако бъде замолена от капитана, уведомява дипломатически агент или консулско длъжностно лице на държавата на знамето, преди да вземе

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВВППРБ

	възможността за изменение на чл. 34, като думите „по молба“ се заменят със „с искане“	каквито и да е мерки, и улеснява контакта между такъв агент или длъжностно лице и екипажа на кораба. В изключително спешни случаи това уведомление може да бъде предадено по времето, когато се вземат мерките.”
17.	във връзка с предложения на администрацията на Министерския съвет, представени с писмо рег. № 02.11-48/26.05.2023 г. за изменение на чл. 92, чл. 112б, чл. 117, чл. 117 б	Целта на предложенията е да се намали административната тежест. Предложенията следва да се разгледат при последващо изменение на ЗМПВВППРБ, като бъдат съобразени с настъпилите изменения на закона, в частност с измененията (ДВ, бр. 104 от 2020 г.).

II. 8. Начини на разпространение на резултатите от последващата оценка

Резултатите от извършената последваща оценка на въздействието на ЗМПВВППРБ ще бъдат предоставени на Министерския съвет, който е възложител за нейното изготвяне на основание Решение № 436 на Министерския съвет от 05.07.2022 г. за одобряване на списък със законопроекти, на които ще бъде извършена цялостна предварителна оценка на въздействието, и със закони, на които ще бъде извършена последваща оценка на въздействието.

В изпълнение на чл. 22, ал. 3 от Закона за нормативните актове последващата оценка на въздействието ще се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации в срок до 30 дни от изготвянето ѝ.

II. 9. Препоръки за последващи действия съгласно чл. 18б от ЗНА

В таблица № 1 са обобщени възможните последващи действия.

II. 10. Източници

Описание на използваните източници на информация
Нормативни актове:

1. Конституция на Република България;
2. Закон за нормативните актове;
3. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
4. Кодекс на търговското корабоплаване;
5. Наредба за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието (приета с ПМС № 301 от 14.11.2016г., обн., ДВ, бр. 91 от 2016 г.);
6. Решение № 436 на Министерския съвет от 05.07.2022 г. за одобряване на списък със законопроекти, на които ще бъде извършена цялостна предварителна оценка на въздействието, и със закони, на които ще бъде извършена последваща оценка на въздействието;
7. Морски пространствен план на Република България 2021-2035 г., одобрен с Решение № 386 на Министерския съвет от 23 май 2023 г.
8. Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн., ДВ, бр. 96 от 2013 г.);
9. Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт (обн., ДВ, бр. 32 от 2014 г.);
10. Наредба № 18 от 3.12.2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България (обн., ДВ, бр. 109 от 2004 г.);
11. Наредба № 19 от 9.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 111 от 2004 г.);
12. Наредба 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 ПМС № 186 от 2012 г., обн., ДВ, бр. 67 от 2012 г.).
13. Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България, приета с ПМС № 200 от 12.09.2005 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2005 г.);
14. Наредба за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, както и извършване на водноатракционни услуги с тях (обн., ДВ, бр. 99 от 2009 г.).

Интернет страници

1. Интернет страница на НС - <https://www.parliament.bg/>
2. Интернет страница на МС - <https://www.gov.bg/>
3. Интернет страница на МТС - <https://www.mtc.government.bg/bg>
4. Интернет страница на ИАМА - <https://www.marad.bg/bg>
5. Портал за обществени консултации - <https://strategy.bg/>

III. Приложения

Към доклада се представят всички приложения, които не са включени в основните раздели и които съдържат информация, подкрепяща анализа в последващата оценка на въздействието:

- Справка за становищата от проведеното анкетно проучване - 38 бр. респонденти.

№	Организация	Начин на постъпване	Дата на постъпване
1	Министерство на енергетиката	по електронен път	22.02.2023
2	Министерство на електронното управление	по електронен път	23.02.2023
3	Министерство на здравеопазването	на хартиен носител	23.02.2023
4	Министерство на младежта и спорта	на хартиен носител	23.02.2023
5	„Пристанищен комплекс-Русе“ ЕАД	по електронен път	24.02.2023
6	Бургаски Корабостроителници ЕООД	по електронен път	24.02.2023
7	Община Балчик	по електронен път	24.02.2023
8	Кораборемонтен завод Одесос	по електронен път	24.02.2023
9	"Рибни ресурси" ЕООД	по електронен път	24.02.2023
10	ОП "Рибарски пристанища Община Созопол" – пристанище Черноморец	по електронен път	24.02.2023
11	Министерство на земеделието, дирекция „Морско дело и рибарство“	по електронен път	27.02.2023
12	Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури (ИАРА)	по електронен път	27.02.2023
13	Пристанище Бургас ЕАД	по електронен път	27.02.2023
14	Министерство на правосъдието	на хартиен носител	27.02.2023
15	Министерство на финансите	на хартиен носител	28.02.2023
16	Министерство на туризма	на хартиен носител	02.03.2023
17	Министерство на труда и социалната политика	на хартиен носител	02.03.2023
18	Дунав Инерт ООД	по електронен път	02.03.2023
19	Дирекция „Модернизация на администрацията“, Администрация на МС	по електронен път	02.03.2023
20	Дирекция „Координация на политики и концесии“, Администрация на МС	по електронен път	02.03.2023

Доклад за последваща оценка на въздействието на ЗМПВППРБ

21	Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт (БНАКК)	по електронен път	02.03.2023
22	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ)	по електронен път	02.03.2023
23	Министерство на икономиката и индустрията	по електронен път	06.03.2023
24	Министерство на вътрешните работи	по електронен път	06.03.2023
25	Министерство на околната среда и водите	на хартиен носител	06.03.2023
26	Военноморски сили (ВМС)	по електронен път	06.03.2023
27	Порт Булмаркет ЕАД	по електронен път	07.03.2023
28	"Баланс елит" ЕООД	по електронен път	07.03.2023
29	„ПОРТ ПРИСТИС“ ООД	по електронен път	07.03.2023
30	„ПОРТ ИНВЕСТ“ ЕООД	по електронен път	07.03.2023
31	КРЗ ПОРТ БУРГАС АД	по електронен път	08.03.2023
32	ОП СУОИ Поморие	по електронен път	08.03.2023
33	Министерство на регионалното развитие и благоустройството	по електронен път	08.03.2023
34	Пристанищен терминал „Росенец“	на хартиен носител	09.03.2023
35	Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на р. Дунав"	по електронен път	09.03.2023
36	"Пристанище Леспорт" АД	по електронен път	10.03.2023
37	Пристанище Белене	по електронен път	10.03.2023
38	Министерство на външните работи	на хартиен носител	10.03.2023