



Постановление на МС за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 25.05.2016 г. - 10.06.2016 г. Неактивна

Номер на консултация: #2059-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: ---

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип вносител: Национално

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е търговец – публично предприятие по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. Целта на предлаганите изменения и допълнения е промяна в реда за определяне размера на таксите и обхвата на приложение на тарифата, като се вземат под внимание оценката на потребностите, измененията в нормативните актове през последните години и констатираните проблеми при прилагането на Тарифата от датата на нейното обнародване до настоящия момент.

На 23.03.2013г. влязоха в сила съществени изменения в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), в това число се създаде задължение за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да осъществява дейностите по поддръжка на акваторията, подходните канали и пристанищната инфраструктурата, като срещу това събира канална, тонажна и светлина такси при посещения на кораби в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВПРБ.

Отчитайки промените в обхвата на изискванията, нарастващите потребности от поддържане на пристанищната инфраструктура, подходните канали и пристанищната акватория до границата на оперативната акватория в пристанищата за обществен транспорт, през 2014 г. бяха разработени и приети изменения в Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Независимо от проведените обсъждания и изготвените финансови обосновки тези изменения бяха оспорени по съдебен ред, включително с аргументи за липсата на компетентност на Министерския съвет по отношение определянето на размера на пристанищните такси в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение.

С Решение № 8928 от 22.07.2015г., постановено по адм. дело № 13212 по описа за 2014 г., VII-мо отделение на Върховния административен съд (ВАС) постъпилите жалби бяха уважени почти напълно, като част от изменените текстове на Тарифата бяха обявени за нищожни, а друга част – за незаконосъобразни поради недостатъчна икономическа обосновка. В мотивите към Решението съдът прие, че с чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВППРБ на Министерския съвет се делегира компетентност да определя размерите на пристанищните такси единствено по отношение на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Съдът намира, че съгласно разпоредбата, включваща препращане към текстовете, свързани с посочената категория пристанища, липсват основания ДП „Пристанищна инфраструктура“ да събира такси в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение. Първоинстанционното решение беше потвърдено с Решение № 424 от 14.01.2016 на петчленен състав на ВАС и влезе в сила от 2 февруари 2016 г.

Прилагането на действащата в момента редакция на Тарифата, след отмяната на основната част от извършените изменения и допълнения съгласно ПМС № 254/22.08.2014 г., се отразява съществено върху покриване на задълженията на ДП „Пристанищна инфраструктура“ по отношение осъществяване на дейностите по поддръжка на акваторията, подходните канали и пристанищната инфраструктура.

Предложенията за промени в обхвата на приложение на Тарифата намират основание в приетите през тази година изменения в ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр.26, 2016 г.), с които Министерският съвет е определен за компетентен орган във връзка с определянето на размерите на таксите, освен в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, и тези за обществен транспорт с регионално значение, както и в яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение. Във връзка с посочената законодателна промяна са прецизирани текстовете на чл. 1, ал. 3, чл. 3, чл. 4, чл. 11 и чл. 13 от Тарифата. Предложеното изменение в нормата на чл. 1, ал. 3 от Тарифата има за цел да синхронизира

посочения текст с разпоредбата на чл. 103в, ал. 5, изр. 1-во от ЗМПВВПРБ. В чл. 3, чл. 4, чл. 11 и чл. 13 е предложено заличаване на думите „за обществен транспорт“, като по този начин се разширява кръгът на пристанищата, в които се прилага Тарифата, в съответствие с посочената законодателна промяна и действащата уредба в акта от по-висок ранг.

В настоящата редакция на Тарифата се предвижда с оглед извършването на навигационното осигуряване и поддържането на каналите и подходите до границата на оперативната акватория на тези пристанища, съответно и заплащане на пристанищни такси. Актуализиран е и размерът на каналните такси, заплащани от преминаващите кораби. Размерът на внесената актуализация подробно е обоснован в приложената финансова обосновка, като по отношение на корабите контейнеровози са предвидени редукиции с оглед „стимулирането“ на тези превози и привличане на допълнителни обеми. Следва да се има предвид, че за последните години (2007–2015 г.) ДП „Пристанищна инфраструктура“ е инвестирала в драгажни дейности около 94.00 млн. лв., при обща стойност на постъпленията от канални такси от приблизително 20,00 млн. лв. Отрицателната разлика е в размер на 74.00 млн. лв.

За стимулиране на превозите, осъществявани с РО-РО кораби и изравняване на режима и реда за прилагане и начисляване на таксите и повишаване на конкурентоспособността на българските пристанища, промяната в чл. 6 от Тарифата въвежда „обща такса“, заплащана от този вид кораби (без отчитане таксата за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност), равна на таксите, събирани от фериботните кораби във Фериботен комплекс Варна.

Трябва да се отбележи, че така осигурените преференции за превозите с РО-РО кораби и въведените редукиции на каналната такса събирани от контейнеровозите (чл.2, ал.5 и 6 от предложението за изменение и допълнение на Тарифата) са обусловени от налагането им в световен аспект като предпочитан и сигурен транспорт, от големия обем на превозваните товари с тях, както и от необходимостта да се отговори подобаващо на конкуренцията в регионален мащаб с цел привличане на допълнителен товаропоток и „уплътняване“ на пристанищните мощности на Република България.

В настоящата редакция на Тарифата не е предвидена такса за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност по Анекс IV на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (МАРПОЛ 73/78) и такси за приемане и обработване на отпадъците в речните пристанища. При извършена проверка от представители на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) в периода 01-05.02.2010 г., с доклад от 25.03.2010 г. са отправени препоръки във връзка с прилагането на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари, касаещи

въвеждането на индиректната система на плащане на услугите по приемането и обработването на отпадъците и по отношение на отпадъците по Анекс IV на Международната Конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с протокол от 1978 г. и протокол от 1997г. (Марпол 73/78).

Предложеният проект за изменение на чл. 8 от Тарифата, регламентиращ размера на таксите за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателната дейност е изготвен на база анализирани данни за посещенията на корабите по видове, приетите количества отпадъци през предходната финансова година и необходимите средства за извършване на дейността.

Предложеното изменение в чл. 9 има за цел да прецизира текста на разпоредбата от гледната точка на точното ѝ и еднакво прилагане по отношение на освобождаването на определени кораби от задължението за предаване на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност.

Предложената отмяната на чл. 10, съществуваща в редакцията на Тарифата от 2007 г., е породена от настъпили значителни изменения в реда за регистриране на посещенията на корабите в морските пристанища, осъществяване на граничния контрол, както и даването на свободна практика и разрешително за отплаване. С Постановление № 186 на МС от 23.08.2012 г. е приета 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. В цитираната Наредба са регламентирани изискванията, организацията и провеждането на граничния контрол, редът за даване на свободна практика и за осъществяване на входен граничен контрол, редът за получаване на разрешително за отплаване, процедурите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанище на Република България, разграничени са функциите на задължените лица и е определена ролята на Националния център за електронен документооборот на морския транспорт като средство, чрез което се осъществява дейността и различните контролни органи упражняват своите правомощия.

Изменението в чл. 18 от Тарифата се налага от промените във формата на управление на пристанищата и отдаването на концесия на няколко пристанищни терминала през годините и възникналите в резултат на това нови взаимоотношения в рамките на едно пристанище, т.е. все по-ясно проличава ролята на разделението на всяко едно пристанище на обособени единици (пристанищни терминали), дефинирано от законодателя в ЗМПВВПРБ.

Изменението на чл. 19 от Тарифата се налага от изменението на размера на коефициента на редукция на тонажната такса, въведена в предишни редакции на същата и потвърден в съдебните решения на ВАС, както и с оглед уеднаквяване на регламентацията и изравняване на размера на таксите за превозите осъществявани с РО-РО и фериботни кораби.

Предложеното изменение на определението в точка 10 на § 2 от Допълнителните разпоредби произтича от променения ред за регистрация на посещенията на корабите в пристанищата (с посоченото по-горе ПМС № 186 от 23.08.2012 г. и приетата с него Наредба). Целта на това изменение е съгласуването на текста във връзка с други нормативни документи, в частност - с определението за престой, което е разписано в Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега.

Очакваните резултати от прилагането на изменението на Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, включително финансовите, са подобряване на процеса по определяне и събиране на таксите в съответствие със законоустановения ред, стимулиране на превозите, извършвани с РО-РО кораби и приравняване на таксите им към тези на фериботните кораби, както и оптимизиране на таксата по чл. 8 от Тарифата за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателната дейност с оглед действащото европейско законодателство в тази област.

Очаква се предложените промени да доведат до подобряване на условията за посещаемост на българските пристанища, привеждане на постъпленията в съответствие с разходите за поддържане на подходите и каналите до оперативната акватория и стимулиране на процесите по привличане на нови товари.

Лице за контакт: Светлана Стилиянова; Старши експерт в дирекция „Правна“ към МТИТС; E-mail: sstilianova@mtitc.government.bg; Тел.: 02/9409 545

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Начини на предоставяне на предложения и становища

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

Документи

Пакет основни документи:

[Постановление на МС за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" - вер. 1.0 | 25.05.2016](#)

[Мотиви към постановление на МС за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" - вер. 1.0 | 25.05.2016](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: БАКБА БАКБА (10.06.2016 15:01)

Становище на БАКБА - част 4

Сред посочените цели на промените в тарифата за пристанищните такси е „подобряване на условията за посещаемост на българските пристанища” и „стимулиране на процесите по привличане на нови товари”. Причините за по-ниската конкурентноспособност на пристанищата в България в сравнение с други пристанища в региона са остарелите технологии и машини за обработка на товари и усилията на държавата трябва да бъдат насочени към модернизацията на услугите,

а не към увеличение на тарифите при запазване на нивото на услугите. Към този момент българските пристанища са едни от най-скъпите в ЕС и региона и предлаганите увеличения допълнително ще засилят тенденцията към отлив на товарите към пристанища в съседни страни, предлагащи по-качествени услуги на по-ниски цени. Актуализации в тарифата могат да бъдат търсени едва след осигуряване на по-качествен продукт, за който клиентите са съгласни да заплащат по-висока цена.

Последната посочена цел на предложените промени, а именно „привеждане на постъпленията в съответствие с разходите за поддържане на подходите и каналите до оперативната акватория“ може да бъде изпълнена и в момента при значително подобряване на управлението на средства от Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура“. Както бе посочено по-рано по данни на одитен доклад към Сметната Палата от всички получени приходи предприятието използва по-малко от 5% от средствата за поддържане на подходите и каналите до оперативната акватория, въпреки че това е една от основните дейности на ДППИ. Тези данни насочват към извод, че събираните такси дори трябва да бъдат намалени, вместо да се иска неколкостранно тяхно увеличение.

Считаме, че така посочените промени ще имат обратен ефект и допълнително ще влошат условията за морския бизнес в страната и нашето становище е, че те не трябва да бъдат приемани без провеждане на широко обществено обсъждане с всички заинтересовани страни. Надяваме се на Вашето разбиране и избягване на порочната практика от последните години предложенията да бъдат приемани без широко обществено обсъждане, в резултат на което се водят продължителни съдебни спорове и се отменят незаконосъобразните промени, какъвто бе случаят след промените в тарифата за пристанищните такси от месец август 2014г.

С уважение,

Управителен Съвет на БАКБА

Автор: БАКБА БАКБА (10.06.2016 15:00)

Становище на БАКБА - част 3

На последно място, но не по важност, не виждаме защо от настоящия текст на тарифата трябва да отпаднат модалитетите „в случаите“ и „когато“. Та нали законовата делегация по чл.103в от закона е Министреският съвет да определи в тарифата „реда и случаите“ при които се събират пристанищни такси. Ако предложението на МТИС се приеме, то от настоящата тарифа би отпаднала единствената хипотеза/чл.1, ал.3/, в която се определя „ред и случай“, при която се събират такси.

3. На следващо място, в мотивите за предложените промени, посочени на портала за обществени консултации е спомената сума, заплатена за драгажни дейности в размер на „около 94 милиона лева“ при постъпления от „приблизително 20 милиона лева от канални такси“. Бихме искали да отбележим, че посочените суми не отговарят на стойностите, които могат да бъдат намерени в портала за

обществените поръчки, както и споменатите по време на съдебния процес реални суми, заплатени за поддържане на акваторията на пристанищата – а именно между 2 и 5% от годишните приходи на ДППИ се отделят за поддържане на акваторията (в това число и споменатите драгажни дейности).

По данни от портала за обществени поръчки сключените договори за рехабилитационни и драгажни услуги в периода 2007 – 2015г са на обща стойност под 18 милиона лева.

Направено е предложение и за неколккратно увеличение при някои стойности на т.н. „екотакса” , отново без обосновка за нуждата от подобно увеличение и параметрите на договорите между Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура” и фирмите, извършващи услуги по събиране, преработка и унищожаване на корабните отпадъци.

Автор: БАКБА БАКБА (10.06.2016 14:59)

Становище на БАКБА - част 2

Добавянето от законодателя в текста на чл.103в, ал.4 на думите „и ал.5, Изречение Първо”, по никакъв начин не променя правилния извод на съда, тъй като въпросната алинея 5, Изречение първо СЪЩО препраща към ал.1 на чл.103в.

Препратката в ал.5 е „ Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” събира таксите по **ал. 1, т. 1, 2 и 4**”, а препратката в ал.2, на която се е позовавал съдът за да направи своя горечитиран извод е „Таксите по **ал. 1, т. 1 - 4 се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"**

Видно е, че препращащият текст в ал.2 и препращащият текст в ал.5 са почти напълно идентични, изменен е само словоредът. Безспорно е, че **въпросната ал.5**, както и ал.2, без каквото и да е съмнение, също препраща към ал.1. Следователно, допълнението на чл.103в, ал.4 по никакъв начин не променя констатираната от ВАС липса на компетентност на МС да определя пристанищни такси по ал.1, т.1 – 4 за пристанищата за обществен транспорт с регионално значение.

С оглед на гореизложеното, неоснователни, необосновани и в противоречие със съдебното решение на ВАС са всички предложения на МТИС за отпадане на думите „за обществен транспорт” в много от текстовете на тарифата.

БАКБА не вижда никакъв смисъл да се изменя и допълва тарифата с текстове, които отново ще бъдат отменени от ВАС, при последващо атакуване от наша страна.

2. След прогласяването от страна на ВАС на нищожността на текста на чл.1, ал.3 на тарифата, действащият към настоящия момент текст на чл.1, ал.3 от тази тарифа е стария, отпреди 22.08.2014г, а именно:

„Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" събира канални, тонажни и светлинни такси от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109 ЗМПВВПРБ, **в случаите**, когато обезпечават достъп до тях чрез поддържане на акваторията или подходните

канални, както и **когато** собствениците на пристанищата по чл. 107 - 109 използват пристанищна инфраструктура на пристанища за обществен транспорт с национално значение. „

Предложението на МТИС е за промяна на този текст по следния начин:

„Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" събира канални, тонажни и светлинни такси от корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109 ЗМПВВППРБ, и обезпечават достъп до тези пристанища чрез поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория до границата на оперативната акватория."

Мадолитетите/условията/, обективирани в думите „в случаите“ и „когато“, са отпаднали от настоящата редакция на Тарифата, но БЕЗ каквито и да е мотиви, обосновка и фактическа аргументация.

По този начин, вместо подобряване на позицията на регионалните пристанищна за обществен транспорт необосновано се влошава тяхното положение. От друга страна, МТИС по никакъв начин не е доказала, че ДППИ е изразходвало каквито и да средства „за поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория“ по отношение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение. Ние молим и настояваме, ако това изменение на тарифата действително бъде допуснато до обществено обсъждане, ДППИ да представи Справка и доказателства за това какви средства е изразходвало „за поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория“ по отношение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение. При цялото ни уважение, разходваните средства за рехабилитация на река Провадийска и драгажни работи във Варна, Русе и Свищов по никъкъв начин не са за целта, предвидена в чл.103в, ал.5 от закона. А от пристанищата с регионално значение могат да се събират такса САМО за тази цел.

Автор: БАКБА БАКБА (10.06.2016 14:59)

Становище на БАКБА - част 1

ДО: МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

НА ВНИМАНИЕТО НА: Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ - МИНИСТЪР

КОПИЕ ДО: Г-ЖА СВЕТЛАНА СТИЛИЯНОВА - СТАРШИ ЕКСПЕРТ В ДИРЕКЦИЯ „ПРАВНА“ КЪМ МТИТС; email: sstilyanova@mtitc.government.bg

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

Уважаеми господин Московски,

В края на месец май на портала за обществени консултации е публикуван проект на постановление на МС за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищни такси, събирани от Държавно Предприятие „Пристанищна Инфраструктура“.

Както Ви е известно, след продължителен съдебен спор въведените изменения в тарифата в сила от август 2014г до февруари 2016г. бяха обявени за нищожни или отменени, като незаконосъобразни, по силата на решение 8928 от 22.07.2015г., постановено по адм. дело 13212/2014г. на ВАС. В противоречие със съдебното решение, понастоящем се предлагат на практика идентични промени, които да възстановят незаконосъобразната тарифа, отново при липса на каквато и да е финансова обосновка и обществено обсъждане:

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

В цитираните по-горе части, мотивите на Дирекция „Правна“ към МТИТС противоречат на мотивите на съдебното решение по по адм. дело 13212/2014г. на ВАС, и по-специално:

„Предвид императивния характер на нормите, които делегират нормотворческа компетентност и невъзможността същите да се тълкуват разширително, следва да се приеме извод за обхват на законовата делегация в чл. 103в, ал. 4 ЗМПВВПРБ, както следва: Компетентността на МС да определи с Тарифа размера на таксите, е само в рамките на таксите по ал.2 и ал. 3 на чл. 103в [ЗМПВВПРБ, които като препращат към ал.1 на същата разпоредба, определят компетентност само в рамките на таксите, които се събират за посещение на пристанища за обществен транспорт с национално значение.](#)“

Автор: Росен Иванов (07.06.2016 17:13)

Становище Порт България Уест -част 4

Според едното становище, решението на съответния административен съд за обявяване нищожността на подзаконов нормативен акт има обуславящо значение за гражданското дело (напр. по иск за неоснователно обогатяване), по което същият е приложим, тъй като обявяването на нищожността има обратно действие от момента на издаване на нормативния акт, а не от момента на влизане в сила съдебното решение за прогласяването ѝ. При обявена нищожност на подзаконов акт следва да се счете, че същият въобще не е породил правни последици и това обстоятелство следва да бъде съобразено от гражданския съд, който решава въпрос, свързан с приложението му.

Според другото становище, което ОСГТК на ВКС намира за правилно, и което застъпвате и Вие, „връзка между делата по смисъла на чл. 229, ал. 1, т. 4 ГПК не е налице, тъй като съдебното решение за отмяна на подзаконов нормативен акт има действие от деня на влизането му в сила и няма обратно действие, т.е. правните последици, възникнали от подзаконовия нормативен акт се запазват и правоотношенията между страните по гражданския спор ще бъдат уредени съобразно него - чл. 195 АПК. **Правните последици от отменения, или обявен за нищожен подзаконов нормативен акт, трябва да бъдат уредени от съответния административен орган в срок от три месеца след влизане в сила на решението на административния съд. Този изрично регламентиран ред за уреждане на правните последици, предоставен на административния орган, а не на гражданския или на административния съд,** е липсващата предпоставка за преюдициалност на административното дело спрямо висящия граждански спор. Щом АПК изрично регламентира действието на отменителното решение на съда от момента на влизането му в сила и след обнародване, при това без да го свързва с действието на оспорения нормативен акт, уредено отделно в чл. 190, ал.1 АПК, няма основание правните последици от акта, действал като норма за поведение при висящо негово оспорване, да бъдат отречени като ненастъпили. Нищожните актове поначало не пораждаат правни последици, но в случая законодателното разрешение е съобразено с характера на оспорвания акт като нормативен”, продължава ВКС. „При прогласена нищожност включително, законът изрично в чл.195, ал.2 АПК е определил правните последици от акта като „възникнали” и на следващо място е посочил , че административният орган, а не съдът е компетентен за преуреждането им”, продължава ВКС. **При действието на чл. 195 АПК административният орган следва да уреди и правоотношения, които са в обсега на приключил, или висящ съдебен гражданско-правен спор. Дори да е страна в конкретно административно или гражданско правоотношение, възникнало по силата на отменения или нищожен подзаконов нормативен акт , при изпълнение на предписанието в чл. 195, ал.2 АПК органът ще действа в друго качество и с оглед възложена му изрична компетентност при уреждане и регулиране на обществени отношения, а не като страна в правоотношение .”**

С уважение,

Огнян Петров Райчев

Автор: Росен Иванов (07.06.2016 17:12)

Становище Порт България Уест -част 3

Нашето мнение е, че тази констатация щеше да е коректна, само ако изброените обстоятелства бяха факт в своята съвкупност. В действителност, обаче, за периода от 2005 г. до прогласяването на нищожността на текстовете на Тарифата (а и до настоящия момент) ДППИ не е предоставяла никаква конкретна услуга по

„осигуряване на достъп” до пристанище за обществен транспорт с регионално значение, т.е. не са възлагани и изпълнявани конкретни драгажни работи по отношение на подходите към акваторията на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение. Съобразявайки този факт, и въпреки принципната възможност, която по наше мнение законът дава в чл. 103в, ал. 4 Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да определя освен „размера” на таксите по ал. 2, 3 и ал. 5, изречение първо, така и „**реда** и случаите, при които те се събират”, в публикувания проект на ПМС за изменение и допълнение на Тарифата няма направено конкретно предложение за ефективен механизъм, ред или процедура, които да гарантират изпълнението на законовото задължение на ДППИ (още повече след влизане в сила на ЗИД на ЗМПВВПРБ с ДВ, бр. 28 от 2013 г.).

Наред с това, за да се предотвратят бъдещи съдебни спорове с Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” относно дължимостта на пристанищните такси, събирани през периода от 2005 г. до влизане в сила на предложеното за обществено обсъждане ПМС, респ. ново обжалване на изменената Тарифа е необходимо нееднозначно да се изяснят правните последици, възникнали от прогласения за нищожен, респ. отменен като незаконосъобразен нормативен акт. Анализирайки аргументите на върховните съдии, изложени в Тълкувателно решение № 2 от 2014 г. на ВКС, ОСГТК по т.д. № 2/2014 г., смятаме, че в предложението за обществено обсъждане проект на нормативен акт е задължително „правните последици, възникнали от подзаконовия нормативен акт, който е обявен за нищожен **да се уредят служебно от компетентния орган**”, в случая – от Министерския съвет (съгласно чл. 195 от АПК – в срок не по-дълъг от три месеца от влизането в сила на съдебното решение, а според нас в настоящия случай – след влизане в сила на ЗИД на ЗМПВВПРБ обн. ДВ, бр. 26 от 2016 г. в сила от 01.04.2016 г.). Тълкувателното решение № 2/2014 г. по т.д. № 2 /2014 г. на ОСГТК на ВКС, като отговаря на **въпроса** „Обусловено ли е по смисъла на чл.229, ал.1, т.4 ГПК висящото гражданско дело, спорът по което е пряко свързан с приложението на подзаконов нормативен акт, от административното дело, образувано по оспорване на същия с искане да бъде обявен за нищожен или отменен.”, съдът изследва стълкновението на съображенията по въпроса какви ще бъдат последиците от прогласената по реда на чл. 185 – 195 от АПК нищожност спрямо действието на правните норми, приети с акт, нищожен като нормативен източник, за периода на ефективно регулиране.

Автор: Росен Иванов (07.06.2016 17:11)

Становище Порт България Уест -част 2

С изменението на ЗМПВВПРБ, обн. в ДВ бр. 26 от 2016 г. законодателят своевременно прие съответните законови разпоредби, с които Министерският съвет е определен за компетентен орган във връзка с определянето на размера на таксите, дължими от корабите, посещаващи освен пристанищата за обществен транспорт с национално значение и тези – за обществен транспорт с регионално значение.

В нашето писмо от 08.02.2016 г. застъпихме тезата, че прогласената от ВАС нищожност е изначална, тъй като редакцията на чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВПРБ не

съдържа делегация на Министерски съвет да определя размера на таксите, които държавното предприятие събира от корабите посещаващи пристанища, различни от тези за обществен транспорт с национално значение още в онази своя редакция (ЗИД на ЗМПВВПРБ обн. ДВ бр. 104 от 2005 г.), с която се създава Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Подобна делегация не се въвежда и при всяко от последващите изменения на ал. 4 на чл. 103в от ЗМПВВПРБ през 2007 и 2008 г. (ДВ, бр. 54 от 03. 07. 2007 г., както и ДВ, бр. 98 от 14. 11. 2008 г.). В съдебната практика въпросът за действието на решението, с което е обявена нищожността на подзаконов административен акт не е спорен - обявената нищожност на нормативния акт важи от момента на издаването му. В решенията си Върховният административен съд приема, че въпреки липсата на изрична уредба относно действието на съдебното решение, с което подзаконовият нормативен акт е обявен за нищожен, „с оглед правната същност на нищожността, както и предвид субсидиарното приложение на разпоредбите за оспорване на индивидуалните административни актове, съгласно чл. 196 от АПК, както в правната доктрина, така и в съдебната практика непротиворечиво се приема, че обявената нищожност на нормативния акт важи (има действие) от момента на издаването му“ (Определение № 7864 от 07.06.2013 г. по адм. д. № 12384/2012 г. на ВАС, VI отд. Решение № 8805 от 18.06.2013 г. по адм. д. № 4166/2013 г. на ВАС, 5-членен състав). „Поради това, за разлика от отмяната на нормативния акт от органа, прогласяването на нищожността има ретроактивно действие, т.е. от момента на издаването му, а не от момента на влизане в сила на съдебното решение, с което тя е прогласена“ (Решение № 6331 от 10.05.2013 г. по адм. д. № 3229/2013 г. на ВАС, 5 – членен състав).

С Ваше писмо изх. № 32-01-152/08.03.2016 г., Вие изразявате съответно и становище във връзка с поставения от нас въпрос за необходимостта от изрично уреждане на правните последици, възникнали от обявените за нищожни и от отменените като незаконосъобразни части от Тарифата (по Ваше мнение „на последиците, възникнали в периода от изменението на тарифата от 2014 г. до датата навлизане в сила на съдебното решение“, а според нас - от датата на създаването на ДППИ през 2005 г. до влизане в сила на новото ПМС по описаните по-горе съображения). Застъпвайки тезата, че нищожността на подзаконовите нормативни актове има действие занапред Вие се позовавате на Тълкувателно решение № 2 от 2014 г. на ВКС, ОСГТК по т.д. № 2014 г. Смятате, че при преценка относно дължимостта на таксите, събирани през този период следва да се съобразят следните обстоятелства:

- 1) основанието за събирането на таксите от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение е установено в чл. 103в от ЗМПВВПРБ (действащ текст от 2005 г.);
- 2) срещу събраната такса е предоставена съответната услуга по осигуряване на достъп до пристанище за обществен транспорт с регионално значение ;
- 3) при липсата на специални правила относно размерите на таксите за регионалните пристанища са събирани такси, в размери, установени за същите услуги, извършвани по отношение на пристанищата за обществено ползване с национално значение.

Автор: Росен Иванов (07.06.2016 17:05)

Становище Порт България Уест -част 1

ДО

Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА**

1000 СОФИЯ, УЛ. „ДЯКОН ИГНАТИЙ” № 9

КОПИЕ ДО:

**Г-ЖА СВЕТЛАНА СТИЛИЯНОВА - СТАРШИ ЕКСПЕРТ В ДИРЕКЦИЯ „ПРАВНА“
КЪМ МТИТС - ЛИЦЕ ЗА КОНТАКТ e-mail: sstilyanova@mtitc.government.bg;**

**Относно: проект на Постановление на Министерски
съвет за изменение и допълнение на Тарифата за
пристанищните такси, събирани от Държавно
предприятие "Пристанищна инфраструктура",
публикуван за обществено обсъждане на Портала
за обществени консултации на Министерски съвет"**

**[http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=
BG&Id=2118](http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=BG&Id=2118)**

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МОСКОВСКИ,

На 02.02.2016 г. в ДВ бр. 9 бе обнародвано Решение № 424 от 14 януари 2016 г. по административно дело № 12915 от 2015 г. на Върховния административен съд на Република България, което остави в сила Решение № 8928 от 22.07.2015 г., постановено по адм. дело № 13212/2014 г. по описа на Върховния административен съд. В мотивите към решението съдът прие, че с чл. 103в, ал. 4 от ЗМПВВПРБ на Министерския съвет се делегира компетентност да определя размерите на пристанищните такси единствено по отношение на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Съдът намери, че съгласно разпоредбата, включваща препращане към текстовете, свързани с посочената категория пристанища, липсват основания Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (ДППИ) да събира такси в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, яхтените, рибарските и пристанищата със специално предназначение. След влизане в сила на съдебното решение, с което бе прогласена нищожността на тези текстове, с писмо наш изх. № 05-00-808/08.02.2016 г. (вх. № на МТИТС 13-00-59-3/08.02.2016 г.) се обърнахме към Вас с молба да предложите

съответно съобразени с мотивите на съдебното решение нови текстове на Тарифата, като вносител на проекта на нормативен акт (чл. 9 и чл. 30 от УПМТИТС и чл. 31, ал. 1 от УПМСНА), както и в качеството Ви на орган на управление (чл. 9, т. 1 от ПУФДДППИ) и на упражняващ правата на едноличен собственик на капитала в ДППИ (чл. 11 от УПМТИТС и чл. 10, т. 1, 3, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13 от ПУФДДППИ), а към директора на държавното предприятие - в съответствие с чл. 14, т. 7 от ПУФДДППИ да постави за обсъждане пред управителния съвет на предприятието своите предложения за изменение на пристанищните такси, след като те бъдат обосновани от директорите на клонове териториални поделения и приети от стопанския съвет (при съобразяване с разпоредбите на чл. 16а, ал. 2, т. 2 и т. 3, чл. 19, ал. 1, т. 1, т. 3, 4, чл. 20, ал. 3, чл. 22, ал. 2, чл. 29, т. 17, чл. 30, ал. 1, т. 8, т. 11, т. 12 и ал. 2, т. 11, чл. 32, ал. 2, т. 2, чл. 34, ал. 2, т. 16, т. 19, т. 38 от ПУФДДППИ).

Автор: Valentin Karavalchev (07.06.2016 11:00)

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 4

В случай, че не бъде обсъден и възприет вариант, в който концесионните възнаграждения постъпват в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, логиката на разходоориентираност на таксите императивно би трябвало да наложи всички приходи от пристанищни такси на предприятието да се разходват изключително и изцяло, но и **само и единствено за** „обезпечаване на достъп до пристанищата по чл. 93, т. 1 – 4“ от закона, чрез поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, зони за подходане и зони за маневриране, респ. осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

По този начин след приемане на съобразена с мотивите на решението на ВАС Тарифа от Министерски съвет **би се блокирало** на практика изпълнението на предмета на дейност на предприятието, в онази значима част от дейностите му, които не би следвало да се финансират от приходи от пристанищни такси (като оставим настрана въпросите които бюджетния трансфер повдига с оглед на допустимостта на подобна форма на държавна помощ), а именно:

- изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, когато това не е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала;
- поддържане на съществуващите и изграждане на нови морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса;
- поддържане на съществуващите и изграждане на нови вълноломи;
- изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система, предоставянето на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност, на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб, на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и

предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик, както и на хидрометеорологична информация;

- изграждането, реконструкцията, рехабилитацията и поддържането на общата техническа инфраструктура на пристанището, която съгласно чл. 117а от ЗМПВВПРБ не може да бъде предмет на договори за съпътстваща дейност или на концесия, но която се ползва и за в бъдеще ще се ползва от всички пристанищни оператори и други правоимащи лица при еднакви условия, като никой не може да възпрепятства свободния достъп до нея;

- издръжката на предприятието.

Единствено по този начин ще могат коректно и точно да бъдат съобразени последиците от влизането в сила на Решение № 424 от 14 януари 2016 г. по административно дело № 12915 от 2015 г. на Върховния административен съд на Република България, което оставя в сила Решение № 8928 от 22.07.2015 г., постановено по адм. дело № 13212/2014 г. по описа на Върховния административен съд, което и в настоящия проект на Тарифа не е направено, поради подробно изложените от нас съображения.

С уважение,

Валентин Каравълчев

Управител на „Валмар ойл“ ЕООД

Автор: Valentin Karavalchev (07.06.2016 11:00)

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 3

След 2006 г. обаче, пристанищните такси, противно на европейската и световна практика и на логиката и философията на описания и формално „възприет“ вече в законодателството ни модел са основен и едва ли не - единствен приход на държавното предприятие (доколкото бюджетните капиталови трансфери само частично компенсират разходите, които предприятието извършва за обслужване на значим и държавно гарантиран инфраструктурен заем), а според цитираното съдебно решение:

- „услугата, във връзка с която се събират такси е изрично посочена в закона и тя съответства като определен вид задължения от страна на предприятието за всяка такса”;

- „действието или услугата не представляват насрещна престация, а елемент от фактическия състав на таксата. В своята практика Конституционният съд следва разбирането, че разграничителният белег между данък и такса е елементът услуга,

че основание за плащане на таксата е ползването на услуга или предизвикване на действие на държавен орган в полза на платеща на таксата и че поначало таксата се заплаща срещу извършена услуга и **размерът се определя с оглед на разходите по извършване на услугата**. Според текста на същото решение на КС: **"За всяка отделна услуга и дейност следва да се определя заплащането на една такса**. Само когато отделните дейности по предоставянето на една услуга са ясно разграничени една от друга и обособени, е допустимо определянето на няколко отделни такси за всяка една от обособените части.";

- размерът на таксите следва да бъде определен на базата на „подробни разчети, анализ и отчети на себестойността на всяка от предлаганите услуги, след обоснован анализ на разходите по пера и услуги, опис по периоди и обекти на приходите от събираните от предприятието такси; анализ на разликите между приходите и разходите при спазване на принципа за пропорционалност чрез изготвените годишни програми, както и при отчитане на размера на държавната субсидия;

- необходима е „обосновка на реално необходимите разходи за осигуряване на всяка от услугите с оглед изготвените **програми, проектиране, изграждане, развитие, безопасност, поддръжка** и прочие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.”

Автор: Valentin Karavalchev (07.06.2016 10:58)

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 2

Във връзка с необходимостта от подготовка на настоящия проект, вече изразихме в съответния законовия срок наше становище по отношение на изготвения проект за нов Закон за концесиите вх. № на МС 08.10-59/10.05.2016 г. С това становище направихме предложение за изменение на обсъждания проект на Закон за концесиите, което да предвиди паричните постъпления от предоставянето и осъществяването на концесии за извършването на пристанищни услуги да постъпват в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” за изпълнение на определения в специалния закон ограничителен предмет на дейност на предприятието. Продължаваме да смятаме, че без възприемането на подобно предложение за изменение на проекта на Закон за концесиите, респ. ЗМПВВПРБ на практика ще бъде невъзможно Министерският съвет да предложи и утвърди съобразен изцяло с мотивите на съдебното решение законосъобразен и отговарящ на целта на закона проект на Тарифа. Подобна разпоредба освен, че исторически е съществувала в законодателството ни (чл. 25, ал. 2 от отменения Закон за концесиите от 1995 г.), е изцяло в съответствие с възприетия през 2004 г. land lord модел на българската пристанищна система. При провеждането на пристанищната реформа управлението на пристанищата за обществен транспорт с национално значение бе отнето от Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация” – второстепенен разпоредител с бюджетни кредити и бе възложено на търговец публично-предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, като на мястото на държавните такси, постъпващи в държавния бюджет законодателят регламентира събирането на „цени за достъп”, след 2005 г. - т. нар. „пристанищни такси”, които да се инвестират изцяло в националната пристанищна инфраструктура, повишавайки

конкурентоспособността на българската пристанищна система. Изцяло възприемаме мотивите на Министерски съвет към проекта на нов Закон за концесиите, че концесията не следва да се възприема като източник на приходи за държавния или общинския бюджет, а като инструмент за изграждане с частни инвестиции на инфраструктура и предоставяне чрез нея на услуги при най-добро съотношение качество-цена. Промените в модела на управление на пристанищата в страната, извършени през 2004 г., чиято идея беше пряко да се обвърже потреблението на публичните блага със заплащането на изискуемата цена се наложиха в резултат на осъзнатата необходимост от съкращаването на прекомерните публични разходи и желанието за повишаване на ефективността и качеството на публичните дейности. Тези промени влязоха в сила едновременно със законовата регламентация на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, с което се създаде силно конкурентен и свободен пазар на пристанищни услуги, който е единствено в състояние да намалява разходите, да увеличава производителността и да подобрява качеството на услугата. Именно ефективността изисква тежестта на финансирането да пада върху директните получатели на ползите, като замяната на държавните такси с т. нар. „цени за достъп“ осигурява възможност за установяване на действителните разходи по доставяне на публичните услуги и може да гарантира ефективното разходване на публичните ресурси, което на свой ред дава възможност за акумулиране на достатъчни приходи за финансиране на публичните дейности. За реализирането на икономическата стойност на въведените такси, основната предпоставка трябваше да бъде те да се използват за финансиране на конкретната дейност и да отиват в приход на институцията, оказваща услугата, а не да постъпват в бюджета и след това да се разпределят между различните агенции. Законът постави ДППИ в позицията на търговец – публично предприятие, реализиращ приходи посредством цените, изисквани за неговата „продукция“ и въпреки, че не може да бъде обявяван в несъстоятелност, се оказва в ситуацията да спечели или изгуби в зависимост от това колко ефективно използва ресурсите, за да отговори на нуждите на потребителите.

Автор: Valentin Karavalchev (07.06.2016 10:57)

Становище на "Валмар ойл" ЕООД част 1

ДО

Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА**

1000 СОФИЯ, УЛ. „ДЯКОН ИГНАТИЙ“ № 9

КОПИЕ ДО:

**Г-ЖА СВЕТЛАНА СТИЛИЯНОВА - СТАРШИ ЕКСПЕРТ В ДИРЕКЦИЯ „ПРАВНА“
КЪМ МТИТС e-mail: sstiliyanova@mtitc.government.bg;**

Относно: проект на Постановление на Министерски съвет за изменение и допълнение на Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", публикуван за обществено обсъждане на Портала за обществени консултации на Министерски съвет"

<http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=2118>

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МОСКОВСКИ,

С Решение № 424 от 14.01.2016 г. (обн. ДВ, бр. 9 от 2016 г., в сила от 02.02.2016 г.) петчленен състав на Върховния административен съд остави в сила Решение № 8928 от 22.07.2015 г., постановено по адм. дело № 13212/2014 г. Това съдебно решение от една страна прогласи нищожността на определени разпоредби от Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, а от друга - отмени като незаконосъобразни текстове, касаещи таксите, събирани от държавното предприятие от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Обнародваният в ДВ, бр. 26 от 2016 г. Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) прецизира законовата делегация и даде възможност Министерският съвет да уреди с подзаконов нормативен акт както размерът, така и редът и случаите, при които се събират пристанищните такси от корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение. За обществено обсъждане на <http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=2118> е публикуван проект на Постановление, с което Министерският съвет на Република България, в изпълнение на изменения ЗМПВВПРБ ще утвърди нова Тарифа, като определи размер на таксите, съобразявайки се с решаващите мотиви на постановеното съдебно решение.

История

Начало на обществената консултация - 25.05.2016

Приключване на консултацията - 10.06.2016

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.