



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

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 21.11.2019 г. - 05.12.2019 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #4738-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Закон

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип носител:** Национално

---

Главната цел на предлаганото изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (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.) (по-нататък за краткост „Регламент (ЕС) 2017/352“).

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

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

и за по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и автомобилния транспорт.

Гарантирайки правото на държавите – членки на Европейския съюз, сами да определят конкретния модел на управление на своите морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа и прилаганата в тях система от такси, Регламент (ЕС) 2017/352 поставя задължителни минимални изисквания относно: 1) установяване на прозрачна, обективна, недискриминационна и пропорционална процедура за предоставяне право на достъп до пазара на пристанищни услуги, като всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги (пристанищните оператори) се основава на ясни и обективни причини и не създава несъразмерни пречки на пазара; 2) създаване на гаранции, че пристанищните оператори ще осигуряват подходящо първоначално и периодично обучение на своите работници и служители, с оглед гарантиране на качеството на пристанищните услуги и защита на здравето и безопасността на пристанищните работници; 3) установяване на прозрачни финансови отношения между управителните органи на морските пристанища, за които се предоставят публични средства, и пристанищните оператори, от една страна, и публичните органи, от друга, за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренцията и да се избегне изкривяване на пазара; 4) въвеждане на механизми, които да гарантират, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и цените на пристанищните услуги се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга; 5) създаване на механизми за участие на ползвателите на пристанищата и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани със стабилното развитие и функциониране на пристанището, прилаганата в него система от такси и способността му да привлича и поражда икономически дейности; 6) въвеждане на процедура за разглеждане на жалби и на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на регламента.

Съгласно разпоредбата на чл. 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 и приложение II на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348 от 20 декември 2013 г.), изменен с Делегиран регламент (ЕС) № 473/2014 на Комисията от 17 януари 2014 г. (ОВ, L 136 от 9 май 2014 г.), Делегиран регламент (ЕС) 2016/758 на Комисията от 4 февруари 2016 г. (ОВ, L 126 от 14 май 2016 г.) и Делегиран регламент (ЕС) 2017/849 на Комисията от 7 декември 2016 г. (ОВ, L 128I от 19 май 2017 г.), към което тя препраща, в приложното поле на този акт на вторичното право на Европейския съюз попадат 2 (две) български морски пристанища – „морското пристанище в градски възел Бургас“ (част от основната TEN-T) и „морското пристанище в градски възел Варна“ (част от разширената TEN-T). Според действащото българско законодателство, обаче, пристанище Бургас и пристанище Варна като такива не съществуват. Както в района на Бургас, така и в района на Варна функционират по едно пристанище за обществен транспорт с национално значение и по няколко пристанища за обществен транспорт с регионално значение. Към това следва да се добави, че установеният със

ЗМПВВПРБ правен режим е общ за черноморските и за дунавските ни пристанища, и (въпреки някои логични различия) е приложим не само по отношение на пристанищата за обществен транспорт, но и по отношение на рибарските, яхтените и пристанищата със специално предназначение.

Изложеното очертава следната законодателна задача: да бъдат осигурени мерки на национално ниво за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 без да се засяга съществуващия модел на организация и управление на пристанищата, които остават извън приложното му поле. Успешното ѝ решаване включва промени в следните направления: 1) премахване на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение; 2) премахване на класификацията на пристанищните услуги според 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 регламента правомощия, определяне на процедурите, които тези органи трябва да следват, когато приемат предвидените в регламента решения, процедурите по оспорване на тези решения, както и въвеждане на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на разпоредби на Регламент (ЕС) 2017/352.

Описаните промени се реализират посредством най-многобройната група от норми на законопроекта, която включва: § 4, т. 1, букви „д“ и „е“ относно отмяна на т. 12 и за изменение на т. 13 в чл. 92, ал. 5 ЗМПВВПРБ; § 6, т. 2 относно изменение на чл. 103, ал. 2, т. 4 ЗМПВВПРБ; § 7 относно изменение на чл. 103а ЗМПВВПРБ; § 8 относно изменение на чл. 103в ЗМПВВПРБ; § 9 относно изменение и допълнение на чл. 103г ЗМПВВПРБ; § 10 относно изменение на чл. 103д ЗМПВВПРБ; § 11 относно създаване на чл. 103е ЗМПВВПРБ; § 12 относно изменение и допълнение на чл. 106 ЗМПВВПРБ; § 13 относно създаване в глава четвърта „Пристанища“ на ЗМПВВПРБ на раздел IIа „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата“ с чл. 106а – 106к; § 14 относно изменение и допълнение на чл. 109а ЗМПВВПРБ; § 15 относно създаване на чл. 109б и чл. 109в; § 32 относно изменение и допълнение на чл. 112п ЗМПВВПРБ; § 36 относно изменение и допълнение на чл. 115м ЗМПВВПРБ; § 37 относно изменение на чл. 115о ЗМПВВПРБ; § 38 относно изменение на чл. 115п, ал. 7, т. 4, 5 и 10 ЗМПВВПРБ; § 39 относно допълване на чл. 115с ЗМПВВПРБ; § 41 относно изменение и допълнение на чл. 115у ЗМПВВПРБ; § 42 относно изменение и допълнение на чл. 116 ЗМПВВПРБ; § 44, т. 1 – 3 относно изменение на ал. 2 и създаване на нова ал. 3 на чл. 117 ЗМПВВПРБ; § 45 относно изменение и допълнение на чл. 117а ЗМПВВПРБ; § 46 относно изменение и допълнение на чл. 117б ЗМПВВПРБ; § 47 относно изменение и допълнение на

чл. 117в ЗМПВВПРБ; § 49 относно създаване на новите административнонаказателни разпоредби – чл. 121б и чл. 121в; § 50, т. 1 и т. 2, букви „а“ и „г“ относно изменение и допълнение на § 1а и § 2 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ; преходните разпоредби на § 56, § 58 – 62, § 64 и § 65, както и заключителните разпоредби на § 52 – 54 и § 66.

Аргументите за предлаганите промени в първите две направления накратко се изразяват в следното: класифицирането на пристанищата за обществен транспорт като такива с национално и с регионално значение е въведено със Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, обнародван в брой 24 на „Държавен вестник“ от 2004 г. Целта е била да се поправи съдържанието се в първата редакция на ЗМПВВПРБ законодателно решение, което игнорира голям брой съществуващи пристанищни съоръжения, преминали (най-вече в резултат на приватизационни сделки) в собственост на частни търговски дружества. Въпреки, че критерий за тази класификация е приносът на съответното пристанище за икономиката на страната, на практика основната разлика, от която произтичат и всички останали различия, е принадлежността на правото на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанището. Съгласно действащата разпоредба на чл. 10б ЗМПВВПРБ територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение е само и единствено публична държавна собственост, докато правото на собственост върху територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение може да принадлежи, както на държавата, така и на община, на физическо или юридическо лице. Правото и задължението да управлява публичната държавна собственост на пристанищата за обществен транспорт с национално значение е възложено на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (чл. 115л, ал. 3 и чл. 115м, ал. 1, т. 2 ЗМПВВПРБ), а достъпът до пазара на пристанищни услуги се предоставя с договор за възлагане на концесия (чл. 117а, ал. 2 и чл. 117в ЗМПВВПРБ). При това, концесия се възлага не само за услугите по обработване на товари и обслужване на пътници, но и за всички морско-технически услуги от категорията „пристанищни услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения“ – швартоване, зареждане на корабите с гориво (бункероване) от намиращи се на сушата устройства, независимо дали същите са трайно прикрепени към терена (тръбопроводи) или представляват мобилни устройства, използващи пристанищната територия само за достигане до обслужвания кораб (автоцистерни, железопътни цистерни и т.н.), както и приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, във всички случаи, в които приемните съоръжения не са плаващи, включително и при приемане на твърди битови отпадъци в поставени на пристанищната територия контейнери. В същото време, правото на достъп до пазара на пристанищни услуги на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение се придобива по силата на правото на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанището или въз основа на договор, сключен със собственика (чл. 117а, ал. 3 ЗМПВВПРБ).

Пристанищните услуги, включени в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 са изчерпателно изброени в чл. 1, параграф 2 от акта на вторичното право на Европейския съюз и в този списък, освен обработването на товари, обслужването на пътници, пилотажа и буксировката, попадат също зареждането на корабите с гориво (бункероване), швартоването и приемането и обработването на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност. Съгласно изричната разпоредба на чл. 10, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 правилата на глава втора от същия, в това число минималните изисквания за предоставяне на пристанищни услуги (чл. 4 от регламента) и случаите, при които е допустимо ограничаване на броя на пристанищните оператори (чл. 6 от регламента), следва да бъдат прилагани по отношение на всички, включени в приложното му поле пристанищни услуги, с изключение на обработването на товари, пътническите услуги и пилотажа. В рециталите на Регламент (ЕС) 2017/352 ясно и недвусмислено е изразено разбирането на европейския законодател, че пристанищните оператори следва да бъдат свободни да извършват пристанищни услуги в попадащите в приложното поле на регламента пристанища, като минималните изисквания, които им се налагат, трябва да бъдат обективни, прозрачни, недискриминационни, имащи отношение към предоставянето на пристанищната услуга и да допринасят за постигане на високо качество на предоставяните услуги, а всяко ограничаване на броя на пристанищните оператори трябва да се основава на ясни и обективни причини и да не създава несъразмерни пречки на пазара.

Предлаганите с § 8 – § 11, § 14 и § 15 от законопроекта промени в системата на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги се изразяват в следното:

- 1) вместо досегашните канални, тонажни корабни, линейни кейови и светлинни пристанищни такси се въвеждат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура;
- 2) запазват се пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, въведени в националното законодателство в изпълнение на изискванията на чл. 8 от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Комисията от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 2015 г.);
- 3) 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 ЗМПВВППРБ (яхтени, рибарски и със специално предназначение), когато за достъп по море до тях се използва инфраструктура за достъп на пристанище в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352, 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) регламентират 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 Комисията 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 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 пристанищните такси; 11) определят се способите за публично обявяване на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги.

Предлаганата промяна в системата от пристанищни такси е необходима, както поради правно-технически, така и по съвсем практически съображения, свързани с прилагането на ЗМПВВППРБ в бъдеще. От една страна, използваната в ЗМПВВППРБ терминология по отношение на пристанищните такси се привежда в съответствие с тази на Регламент (ЕС) 2017/352. От друга, евентуалното регламентиране на две различни системи на пристанищни такси – една за попадащите в приложното поле на регламента морски пристанища и друга за морските и речни пристанища, които са извън неговия обхват, би породило проблеми при прилагането на разпоредбите, както по отношение на кораб, който посещава последователно морски пристанища от първата и от втората група, така също и по отношение на корабите, които ще

използват инфраструктурата за достъп по море на попадащо в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 пристанище за обществен транспорт, за да достигнат до морско рибарско или яхтено пристанище, или пристанище със специално предназначение (например, до пристанище на някое от корабостроителните и кораборемонтни предприятия в района на Варна или до някое от яхтените пристанища в Несебърския залив).

Публикуваният за обществено обсъждане вариант на законопроекта предвиждаше правна възможност за определяне и събиране на пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура и от товародателите и товарополучателите в пристанищата за обществен транспорт в случаите, когато е налице доказана необходимост от финансиране на дейностите по поддържане на инфраструктурата за достъп по суша до тези пристанища. Получените при публичните консултации, проведени в периода от 23 май до 24 юни 2019 г., многобройни мотивирани възражения срещу това предложение наложиха неговото оттегляне. В същото време, вземайки повод от направените в хода на общественото обсъждане на законопроекта предложения, е извършено допълване на новия чл. 103е. Създава се правна възможност пристанищните оператори, които извършват услуги по обработване на товари или обслужване на пътници, да включат в цената на услугата и сума, пропорционална на времето, през което съответният обработван кораб престоява на пристанищното съоръжение за връзка с брега. Подобна съставляваща на цената на пристанищната услуга би имала същия „дисциплиниращ“ ефект, като на събираните в момента линейни кейови такси, тъй като обслужваните кораби няма да престояват на работните корабни места по-дълго време от технологично необходимото за разтоварване или натоварване на превозваните товари, съответно за слизване или качване на пътниците. Това, от своя страна, ще гарантира, че пристанищата за обществен транспорт няма да се превърнат в „паркинги за кораби“, а пропускателната им способност и в бъдеще ще зависи единствено от създадената от пристанищния оператор организация на работа, включително използваната техника и прилаганите технологии. В разпоредбата е включено изричното изискване на ползвателите на пристанищната услуга да бъде предоставяна информация каква част от общата цена съставлява тази сума.

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. Към настоящия момент тя се дължи от всички собственици на територията и инфраструктурата на пристанища за обществен транспорт с регионално значение и пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ за правото да се ползва оперативната акватория на пристанището (включващо правото да се поддържат проектните дълбочини в оперативната акватория и правото да се разполагат в нея плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения за връзка между кораба и брега). Предлага се в бъдеще акваториална такса да заплащат само тези собственици на територията и инфраструктурата на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ, които са разположили в пристанищната акватория плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега или за защита от ветрово или вълново въздействие. 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.

Свързани с описаните до тук промени са и текстовете на законопроекта (§ 6, т. 2, § 12, § 36, т. 1, буква „в“, § 50, т. 2, буква „г“), чрез които се постига следното: 1) разширява се и се уточнява съдържанието на понятието „обща техническа инфраструктура“ на пристанището; 2) въвеждат се нови законови понятия – „инфраструктура за достъп“, „инфраструктура за достъп по суша“ и „инфраструктура за достъп по море или по вътрешни водни пътища“ за 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) определя се кръга от лица, на които може да принадлежи правото на собственост върху общата техническа инфраструктура и върху инфраструктурата за достъп в различните по вид пристанища; 4) определя се лицето, което е длъжно да поддържа общата техническа инфраструктура и в частност инфраструктурата за достъп до пристанищата в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352.

Основната част от мерките за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 е систематизирана в предлагания с § 13 от законопроекта нов раздел IIа „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата“ в глава четвърта „Пристанища“ на 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, по реда и при условията на Закона за държавната финансова инспекция; 6) определя се органът, компетентен да разглежда жалбите по чл. 12, параграф 3 от Регламент

(ЕС) 2017/352 (по отношение 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 по чл. 13, параграф 6 от регламента (по отношение структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура), на компетентния орган и 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. Следва да бъде направено уточнението, че поставеният на обществено обсъждане в периода от 23 май до 24 юни 2019 г. проект на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ предвиждаше жалбите по чл. 13, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2017/352 да се разглеждат като първа инстанция от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, а неговите актове по жалбите – от съответния компетентен административен съд. Сега предлаганото законово разрешение, според което оспорването на всички решения на управителния орган на пристанище по чл. 106а, попадащи в кръга на посочените в чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352, включително и тези за определяне структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се извършва пред съд по реда за обжалване на индивидуални административни актове по Административнопроцесуалния кодекс, е резултат от съобразяването на постъпили в хода на общественото обсъждане бележки и предложения.

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“ (§ 36 и §50, т. 1 и т. 2, буква „г“, в частта относно създаване в § 2 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ на т. 56), в обхвата на годишните му програми за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанища за обществен транспорт (§ 37, т. 2, § 38, т. 1 и § 41, т. 2), в източниците на финансиране на неговата дейност и финансовата политика и отчетност, които следва да прилага (§ 39 и § 44, т. 1); 2) въвеждане на задължение по отношение на пристанищните оператори да осигуряват на своите работници необходимото, съобразено с технологичните иновации, първоначално и последващо обучение за правилното, здравословно и безопасно изпълнение на възложените им трудови функции (§ 44, т. 2); 3) промени в уредбата на пристанищните дейности и услуги, реда за получаване на достъп до пазара на пристанищни услуги, минималните изисквания, на които трябва да отговарят пристанищните оператори, предоставящи включени в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352 морско-технически пристанищни услуги, и начина, по който Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява контрол за наличието

на продължаващо съответствие на пристанищния оператор с тези изисквания (§ 42, § 45, § 46); 4) промени в предмета на договорите за възлагане на концесия за услуга по чл. 117в ЗМПВВПРБ (§ 47); 5) създаване на административнонаказателни разпоредби за нарушаване на правилата на Регламент (ЕС) 2017/352 (§ 49) и 6) внасяне на необходимите промени в разпоредбите на Кодекса на търговското корабоплаване, които уреждат функционалната компетентност и източниците на финансиране на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и правомощията на нейния изпълнителен директор (§ 52 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта). Към изброеното следва да се добавят разпоредбата на § 51 за изменение на § 50, ал. 1 от Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 28 от 2018 г.), включена в законопроекта с оглед постъпило в хода на публичните консултации предложение във връзка с Решението на Министерския съвет по чл. 103а, ал. 2 ЗМПВВПРБ, както и останалите преходни и заключителни разпоредби, посредством които се уреждат заварени случаи, постига се синхрон между предлаганите със законопроекта промени и текстове на други действащи закони (Закона за държавната собственост и Закона за държавните такси) и се отлага за началото на новата финансова и счетоводна година (1 януари 2020 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 също разпоредбите на § 38, т. 2 за изменение на чл. 115п, ал. 7, т. 5 ЗМПВВПРБ и § 41, т. 1 за изменение на чл. 115у, ал. 1 ЗМПВВПРБ, които вменяват на управителния орган на пристанище, попадащо в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352, задължението да приема седемгодишни програми за развитие на съответното пристанище 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 от там – 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 свързана с въвеждането на мерки за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, но без които законопроектът не би могъл да съответства на изискванията на Закона за нормативните актове и 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. Към тази група следва да бъдат отнесени разпоредбите на § 1 относно изменение и допълнение на чл. 60а ЗМПВВПРБ; § 4, т. 1, букви „а“ и „б“ относно изменение и допълнение съответно на чл. 92, ал. 5, т. 2 и 5 ЗМПВВПРБ; § 5 относно изменение на чл. 96, ал. 2 и 3 ЗМПВВПРБ; § 19, т. 1 – 3 относно изменение и допълнение на чл. 112, ал. 1 – 3 ЗМПВВПРБ; § 20, т. 2, буква „а“ относно изменение на чл. 112а, ал. 2, т. 3 ЗМПВВПРБ; § 21 относно изменение и допълнение на чл. 112а1, ал. 1 ЗМПВВПРБ; § 22, т. 1 и 2 относно изменение на чл. 112б, ал. 1 и ал. 2, т. 3 ЗМПВВПРБ; § 23 относно изменение и допълнение на чл. 112в, ал. 2 ЗМПВВПРБ; § 24 относно изменение и допълнение на чл. 112г ЗМПВВПРБ; § 25 относно изменение на

чл. 112г1 ЗМПВВПРБ; § 27 относно изменение на чл. 112е, ал. 2 ЗМПВВПРБ; § 28 относно изменение и допълнение на чл. 112з ЗМПВВПРБ; § 29 относно изменение и допълнение на чл. 112и ЗМПВВПРБ; § 30 относно изменение на чл. 112к ЗМПВВПРБ; § 31 относно изменение на чл. 112л, ал. 1 ЗМПВВПРБ; § 33, т. 1, т. 2 и т. 3, буква „а“ относно изменение и допълнение на чл. 112с, ал. 1, 3 и 6 ЗМПВВПРБ; § 35 относно изменение на чл. 115л, ал. 3 ЗМПВВПРБ; § 43 относно изменение и допълнение на чл. 116а ЗМПВВПРБ; § 50, т. 2, буква „в“ относно отмяна на § 2, т. 42 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ и преходната разпоредба на § 57.

От тази категория разпоредби следва специално да бъдат отбелязани текстовете, чрез които използваното в момента понятие „собственик на пристанище“ се заменя с коректния от правна гледна точка израз „собственик на територията и пристанищната инфраструктура“ на пристанището. От една страна, по този начин се съобразяват действащите разпоредби на чл. 92, ал. 1 и чл. 92а ЗМПВВПРБ, според първата от които пристанището е съвкупност от акватория, територия и инфраструктура, а съгласно втората акваторията винаги е изключителна държавна собственост, докато територията и пристанищната инфраструктура може да принадлежат на държавата, на община или на физически или юридически лица. От друга, промяната е наложителна, предвид спецификата на пристанищата за обществен транспорт в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352, включващи терминали, чиято територия и пристанищна инфраструктура принадлежи на различни лица.

Внимание заслужава също § 1 от законопроекта и свързаните с него текстове на § 50 т. 2, буква „в“ и § 57. Чрез тях се постига пълен синхрон между използваните в ЗМПВВПРБ понятия за целите на сигурността на пристанищата и пристанищните съоръжения и терминологията на относимите актове на вторичното право на Европейския съюз – Регламент № (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОВ, L 129 от 29 април 2004 г.), изменен с Решение на Комисията от 23 януари 2009 г. (ОВ, L 29 от 31 януари 2009 г.) и с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.), и Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата (ОВ, L 310 от 25 ноември 2005 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.). В тази връзка трябва да бъдат направени следните пояснения: 1) разпоредбата на чл. 60а ЗМПВВПРБ е създадена с § 3 от Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.), с оглед на приетите съответно с Резолюция № 1 и Резолюция № 2 от 12 декември 2002 г. на конференцията на договарящите правителства по Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., изготвена в Лондон на 1 ноември 1974 г., ратифицирана с Указ № 2250 от 1983 г. – ДВ, бр. 61 от 1983 г. (обн., ДВ, бр. 12 от 2005 г., изм. и доп., бр. 16, 17, 19, 20, 22, 23 и 24 от 2017г. и бр. 93 от 2018 г., изм., бр. 40 от 2019 г.) изменения на приложението към конвенцията и Международен кодекс за сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (Кодекс ISPS); 2) по силата 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 (който за

Република България се прилага от 1 януари 2007 г.) държавите – членки на Европейския съюз, са задължени да прилагат правилата на част А и част Б на Кодекса ISPS; 3) нормата на чл. 60а ЗМПВВППРБ влиза в сила едновременно с правилата за класифициране на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и с регионално значение, поради което към датата, от която Регламент № (ЕО) 725/2004 и Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата се прилагат за Република България, съществуват значителен брой морски пристанища за обществен транспорт с регионално значение, които попадат в обхвата на двата акта на вторичното право на Европейския съюз, и съответстват на съдържанието на понятието „пристанищно съоръжение“, както е дефинирано в чл. 2, т. 11 от регламента и чл. 3, т. 3 от директивата, а не на понятието за „пристанище“ по чл. 3, т. 1 от директивата. На практика, това са всички пристанища за обществен транспорт с регионално значение, за които с § 56 от Преходните и заключителни разпоредби на настоящия проект на закон се предлага да получат статут на терминали от пристанище по чл. 106а; 4) предвид описаната особеност на националния закон и с оглед необходимостта от въвеждане на понятие, което за целите на сигурността на пристанищата да съответства смислово на използвания в Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата термин „пристанище“, със Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 28 от 2013 г.) е създадено понятието за „пристанищен район“; 5) предлаганите с настоящия законопроект промени по отношение на морските пристанища за обществен транспорт, в т.ч. създаването на двете пристанища по чл. 106а, пораждат благоприятната възможност за синхронизиране на използвания в ЗМПВВППРБ понятиен апарат в областта на сигурността на пристанищата с този на посочените по-горе относими актове на вторичното право на Европейския съюз.

Предложението за премахване на съществуващото законово изискване за издаване на удостоверение за съответствие на пристанището и за преустановяване действието на издадените такива удостоверения (§ 1, т. 2 и § 57, ал. 4) представлява форма на намаляване на административната тежест. От една страна, правило 16.62 от Приложение III на Регламент (ЕО) № 725/2004 не вменява като задължение, а предоставя на държавите членки да преценят дали да издават този удостоверителен документ. От друга страна, индивидуалният административен акт се издава след извършване на нарочна проверка и заплащане на държавна такса и следва да бъде заверяван на всеки 5 години, което, съпоставено с предназначението му единствено да удостовери, че за съответното пристанище е извършена оценка на сигурността и има одобрен план за сигурност, който се прилага (обстоятелства, които и без това са известни), се явява непропорционална тежест за юридическите лица – пристанищни оператори.

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 5 октомври 2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване.

С § 4, т. 2 относно допълване на чл. 92 ЗМПВВПРБ 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 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. Към настоящия момент служебно започват производствата по вписване на данните по чл. 92, ал. 4, т. 7 и 11 ЗМПВВПРБ (номерът и датата на издаване на удостоверение за експлоатационна годност и актът, с който се постановява временно преустановяване или ограничаване на експлоатацията на пристанището), като обстоятелствата по чл. 92, ал. 4, т. 7 ЗМПВВПРБ се вписват служебно само когато новото удостоверение за експлоатационна годност е издадено поради изтичане срока на предходното, т.е. когато няма настъпили други промени, подлежащи на вписване в регистъра. Предлаганото сега законодателно решение има за цел да намали административната тежест върху гражданите и юридическите лица и се основава на следните факти: 1) част от подлежащите на вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 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 общия обем на специализираните складове за наливни и насипни товари); 2) винаги, когато заявената промяна на обстоятелства е свързана, както с вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 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 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.

С § 19, т. 4 от законопроекта се предлага в чл. 112 ЗМПВВПРБ да бъде създадена преpraщаща норма (нова ал. 5), която да позволи в случаите на вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ на специализирани пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 ЗМПВВПРБ да се прилагат същите процедурни правила, както и при вписване на пристанища.

С последните две разпоредби от тази група (§ 44, т. 4 и 5 от законопроекта) се предлага ал. 4 на чл. 117 ЗМПВВПРБ да бъде изменена, както и да бъдат създадени ал. 6 – 10, с които се определят: 1) обстоятелствата, подлежащи на вписване в

регистъра на пристанищните оператори; 2) лицата, които имат право да инициират производство по вписване; 3) условията и реда за отстраняване на недостатъци в заявлението за административна услуга; 4) сроковете за извършване на административната услуга и длъжностните лица, отговорни за предоставянето ѝ.

В проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ 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 от законопроекта относно изменение на чл. 67, ал. 1 ЗМПВВППРБ; § 4, т. 1, букви „в“ и „г“ относно изменение на чл. 92, ал. 5, т. 9 и 10 ЗМПВВППРБ; § 6, т. 1 и 3 относно изменение съответно на чл. 103, ал. 2, т. 2 и 6 ЗМПВВППРБ; § 16 относно изменение на чл. 110, ал. 1 ЗМПВВППРБ; § 18, т. 2 относно изменение на чл. 111в, ал. 5 ЗМПВВППРБ; § 20 относно изменение и допълнение на чл. 112а, ал. 1 и 2 ЗМПВВППРБ; § 26, т. 1 относно изменение на чл. 112д, ал. 1 ЗМПВВППРБ; § 33, т. 3, буква „б“ относно изменение на чл. 112с, ал. 6, т. 4 ЗМПВВППРБ, както и заключителната разпоредба на § 63 от законопроекта;
- 2) отразяване в текста на преpraщащи норми на действителното актуално наименование на акта, към който те преpraщат – § 3 от законопроекта относно допълване на чл. 87, ал. 2 ЗМПВВППРБ и свързания с него § 50, т. 2, буква „б“ относно отмяна на § 2, т. 23 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ;
- 3) създаване на правила на ниво закон относно съставянето и връчването на констативни актове за установяване на обстоятелствата, обосноваващи нуждата от премахване на преместваеми обекти, поставени на територията на пристанищата, както и за подаване на възражения от страна на заинтересуваните лица срещу тези констативни актове – § 34 относно изменение и допълнение на чл. 112т ЗМПВВППРБ;
- 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 РМС № 411 от 2016 г., допълнено с РМС № 609 от 2016 г. и изменено с РМС № 191 от 2018 г. и РМС № 421 от 2019 г., която 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 – § 22, т. 3 – 5 относно допълване на чл. 112б ЗМПВВППРБ 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 ЗМПВВППРБ и диференциране на предвидените в тях санкции с оглед степента на обществена опасност на всяко от тези нарушения (§ 48).

Последната група норми на проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ 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 разпоредбите на § 17 относно изменение на чл. 111а, ал. 1 и 3 ЗМПВВППРБ и § 18, т. 1 относно изменение на чл. 111в, ал. 1 ЗМПВВППРБ, както и на свързаните с тях разпоредби на § 26, т. 2 – 6 относно допълване на чл. 112д ЗМПВВППРБ с нова ал. 4 и изменение на досегашните ал. 4 – 7 и на заключителната разпоредба на § 55 относно

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 с изх. № 12-3430/05.09.2018 г.

Разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България относно специализираните пристанищни обекти за обслужване на риболовните дейности са създадени през 2008 г., при действието на отменения Регламент (ЕО) № 1198/2006 на Съвета от 27 юли 2006 г. за Европейския фонд за рибарство (ОВ, L 223 от 15 август 2006 г.). Поради отсъствието на ясна дефиниция на употребеното в регламента понятие „покрита лодкостоянка“ (shelter), като изходна точка за формулирането им е използвано разграничението между „рибарски пристанища“ и „кейове за разтоварване“, от една страна, и „малки риболовни пристанища“ и „лодкостоянки“, от друга, проведено в чл. 39 от цитирания отменен регламент.

Сега действащите актове на вторичното право на Европейския съюз в областта на рибарството и по-специално 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. Ето защо се предлага разпоредбите за специализиран пристанищен обект „място за временно укритие на риболовни кораби“ 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.

Предвид извършените в първоначалния вариант на проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ промени, отразяващи приетите бележки и предложения, постъпили в хода на публичните консултации в периода 23 май – 24 юни 2019 г., е извършено ново обществено обсъждане на законопроекта. Продължителността на повторните консултации е определена на 14 дни в съответствие с регламентираната в чл. 26, ал. 4, изречение второ от Закона за нормативните актове възможност. Повторното обществено обсъждане на законопроекта е проведено паралелно с процедурата по чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Лице на контакт: Павлинка Ковачева ИА "Морска администрация" Директор на дирекция "Пристанища и пристанищни услуги" Email; Pavlinka.Kovacheva@marad.vg

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

## Начини на предоставяне на предложения и становища

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

## Документи

### Пакет основни документи:

[Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 21.11.2019](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 21.11.2019](#)

[Оценка на въздействието към Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 21.11.2019](#)

[Справка на постъпилите предложения към Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 21.11.2019](#)

[Становище на МС към Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 21.11.2019](#)

[Становище на Работна група 9 "Транспортна политика" към Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - вер. 1.0 | 21.11.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 15.04.2021](#)

---

**Консултационен документ:**

---

**Справка становища:**

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Росинка Бъчварова (05.12.2019 17:06)

Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива-продължение на коментар

В случай, че не се възприеме направеното от нас предложение за по-малките предприятия и за новонавлизащите такива съвкупният ефект от приложимите нормативни режими ще доведат до извеждането от пазарите на част от участниците, достъпът до пазара ще се ограничи и секторът ще се превърне в непривлекателен за нови потенциални участници, а е известно, че именно намаляването на броя на стопанските субекти на даден съответен пазар неизменно води до намаляване на конкуренцията и понижаване на стимулите за участниците да предлагат по-качествени продукти и услуги на по-добри цени.

Допълването на приложимата нормативна уредба в предложената от нас посока, обратно – би облекчила бизнеса и намалила финансовата тежест, би стимулирала предприятията в бранша и довела до повишаване на нивото на инвестиции за подобряване на услугите, иновациите и развитието на нови технологии, респ. до по-ефективна конкуренция между участниците на пазарите, за сметка на големия финансов ресурс, заложен в момента като изисквания за навлизане на пазара и извършване на съответната дейност.

С уважение,

Росинка Бъчварова

Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива

**Автор:** Росинка Бъчварова (05.12.2019 17:06)

Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива-продължение на коментар

невъзможност за реализиране на икономия от мащаба поради сравнително малкия размер на местния пазар от гледна точка на обемите; дългосрочна възвращаемост; нужда от ликвидност при осъществяване на дейността; технологично ноу-хау, закупуване на софтуер, измервателни и нивомерни системи, банкови гаранции, технически изисквания във връзка с обекти от най-висок рисков клас, екологични изисквания, взривозащитност на съоръженията; охрана; изграждане на трасета за вход, авто и жп връзки (вж. § 50 и § 64 от ЗИД на ЗМПВВППРБ); изграждане на съоръжения за измерване и прецизиране на доставките; осигуряване на пожаро-аварийна безопасност, достъп до финансиране: големите вносители получават по-добра цена за закупуване външния пазар от малките, а банките им предоставят голям финансов ресурс за целта; силна конкуренция от страна на дружества, работещи под бранда на международни фирмени марки, разполагащи със значителен финансов ресурс и заемащи в настоящия момент значителна част от пазара на горива. Съществуващата в настоящия момент на този пазар вертикална интеграция е предпоставка за конкурентно предимство поради факта, че интегрираните дружества постигат по-ниска цена на придобиване вследствие на внос и/или производство на даден продукт в сравнение с дружествата, които купуват от тях, за да препродадат на трето лице. Не са без значение и големината на складовете и вместимостта на резервоарите, наличност на необходимия капацитет за разтоварване и натоварване, възможност за доставяне по направление шосеен и железопътен транспорт, оборудване на склада, позволяващо прием на доставки на различни видове горива, въведена система за безопасност в склада, издадени банкови гаранции и застраховки, които да гарантират обезпечението на горивото в случай на погиване (вж. чл. 115л, ал. 4 и ал. 5 от ЗМПВВППРБ), цени на услугите, които не надхвърлят необходимите за поддръжката на такива складове разходи (единствено държавните предприятия – публични търговци по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон не формират печалба). Толкова по-наложително е, тъй като последните промени в ЗАДС (чл. 47, ал. 4 ЗАДС, в сила от 28.01.2019 г.) за минимален капацитет на данъчните складове и на отделните резервоари в техния обхват ще доведат до отнемане на лицензи на данъчни складове за съхранение на нефтопродукти, което неминуемо ще доведе и до намаляване на съдовете за съхранение на запаси по ЗЗНН. Не бива да се пренебрегва и фактът, че лицата, осъществяващи икономически дейности, свързани с нефт са задължени да предоставят обезпечения под формата на депозит в пари или банкова гаранция за непогасени публични задължения за глоби и данъци. На практика законът налага да се обезпечи бъдещо вземане на държавата, за което не е ясно дали, кога и в какъв размер ще възникне. Още повече, че се създава задължение за повторно обезпечаване на евентуални, все още не настъпили бъдещи задължения към фиска, за които вече в чл. 176в и сл. от ЗДДС е предвидено изискване за предоставяне на обезпечение. Изискването за обезпечение има характер на предварително наложена санкция за невъзникнал производител и съществуващите ограничения при вноса по море, както и неефективният достъп до жп транспорт намаляват възможностите за

избор на доставчик. Налице са малко на брой големи разпространители на българския пазар, между които няма реална конкуренция (определят и налагат еднакво високи продажни цени на горивата).

**Автор:** Росинка Бъчварова (05.12.2019 17:05)

Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива-продължение на коментар  
фактически състав.

Ако не се възприеме направеното от нас предложение съществуващите високи правно-административни бариери за навлизане на разгледаните пазари ще могат да бъдат преодолени само от част от участниците, а именно – достигналите голям пазарен дял и вертикално интегрираните. Наличието на един голям В този смисъл конкретното ни предложение във връзка с приемането на ЗИД на ЗМПВВПРБ е да се направят съответните изменения и допълнения в чл. 115м, ал. 1 във вр. с чл. 115с, ал. 1 и ал. 2, т. 1, чл. 115 т, чл. 115у, респ. чл. 103 г от ЗМПВВПРБ. Спешното и навременно изграждане на държавни данъчни складове – публична държавна собственост – в близост до граничните пунктове на ВОП (пристанищата за обществен транспорт), които да се ползват от доставчиците на горива при еднакви условия и на цени, които не надхвърлят необходимите за поддръжката на такива складове разходи ще бъде гарантирано и посредством предложените за обществено обсъждане разпоредби на §§ 59, 61, 62 от проекта на ЗИД на ЗМПВВПРБ. Липсата на свободни вместимости в данъчни складове възпрепятства вноса и ВОП. Без такива складове е невъзможна всяка сделка по внос и ВОП. Вменяването в законово задължение на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да изгради държавни данъчни складове (публична държавна собственост) следва да бъде обвързано, в т. ч. и като срокове и с изграждането на електронната платформа по т. 1, информацията от която единствено може да предотврати злоупотреба с господстващо положение, доколкото в крайна сметка невъзможността/възможността да се използва даден данъчен склад зависи от липсата или наличието на складов капацитет, гарантиращи приемането към датата на доставка, обстоятелства, които държавните контролни органи би трябвало да могат да контролират. Известно е, че понастоящем има дефицит на свободни съдови вместимости за съхраняване на дизелово гориво по ЗЗНН (постоянно нарастващо потребление, което води до нарастване на внос и ВОП, а оттам на нивата на запасите по ЗЗНН и високи изисквания към складовете, в които ще се съхраняват запаси), както и че не са редки случаите на откази на предоставянето на складови обеми за целите на ЗЗНН на външни лица, поради липса на достатъчно свободни вместимости. Затова смятаме, че е задължително създаването на задължение на ниво закон за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да изгради съответните складове с конкретно посочен в закона срок, което единствено може да гарантира преодоляването на създадените вече високи структурни бариери за навлизане на този пазар пред вносителите и производителите на горива, а именно: сложна административна процедура; значителни първоначални инвестиции, свързани с изграждането на собствен данъчен склад, което дава конкурентно предимство на утвърдените участници на пазара пред навлизащите;

**Автор:** Росинка Бъчварова (05.12.2019 17:03)

Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива-продължение на коментар

Като препотвърждаваме своето становище от 25 септември 2019 г., <http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?@lang=bg-BG&Id=4611> и в настоящето си становище заявяваме позиция, че **следва да се формулират и предложат** конкретни законови текстове, съобразяващи двете най-значими и основни препоръки на КЗК за подобряване на конкурентната среда в сектора, а именно:

1. Във връзка с установените конкурентни проблеми на пазара на внос/ВОП на горива в страната по отношение на използването на данъчни складове и складове за съхранение на задължителни запаси е наложително да се създаде електронна платформа, от която в реално време вносителите на автомобилни горива да имат достъп до информацията относно наличието на свободни вместимости в складовете по Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС) и складовете за задължителни запаси по Закона за запасите от нефт и нефтопродукти (ЗЗНН). Поддържането и контрола на тази платформа, предвид законовите им правомощия по ЗАДС и ЗЗНН би трябвало да се възложи на Агенция Митници и Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“, като по този начин както за вносителите на горива, така и за държавните контролни органи ще има ясна представа за реално свободните капацитети на складовете във всеки един момент, респ. контролните държавни органи ще бъдат в състояние да предприемат мерки, в случай на недостиг на вместимости.

2. В извършеното проучване КЗК установява, че до този момент на територията на страната не са били създадени държавни данъчни складове за целите на ЗАДС (въпреки, че Комисията вече нееднократно е предлагала същата мярка в извършени до настоящия момент секторни анализи на конкурентната среда с Решение № 1059/27.07.2011 г. и Решение № 143/25.02.2016 г.). И в анализа, послужил за мотив за изработване на ЗИД на ЗАРИДСНПП, КЗК **отново** препоръчва предприемането на **спешни мерки** за изграждането на **държавни данъчни складове** (особено до гранични пунктове), които следва да се управляват от държавни предприятия, да се използват от доставчиците на горива при недискриминационни условия и цени и при спазване на принципа на конкурентната неутралност. По този начин държавата би навлязла на пазара като доставчик на съответната услуга, от което би могло да се очаква повишаване на конкурентния натиск на нивото на търговия на едро и на дребно с горива, както и на ниво предлагане на услуги от складодържателите.

**Автор:** Росинка Бъчварова (05.12.2019 17:02)

Сдружение на независимите търговци и превозвачи на горива

В рамките на установения срок за обществено обсъждане на Законопроекта за изменение и допълнение на Закона за административното регулиране на икономическите дейности, свързани с нефт и продукти от нефтен произход (обн. ДВ

бр. 62 от 27.07.2018 г. в сила от 28.01.2019 г.) заявихме свое становище, което не бе взето предвид и не бе отразено в окончателния вариант на проекта на закон, одобрен с РМС - т. 24 по Протокол № 47/20.11.2019 г, приета на вносител.

В тази връзка и в рамките на установения срок за обществено обсъждане на проекта на ЗИД на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България изразяваме следното становище:

Както от Доклада на министъра на икономиката, с който бе внесен проекта на Решение на Министерския съвет за одобряване на Закон за изменение и допълнение на Закона за административното регулиране на икономическите дейности, свързани с нефт и продукти от нефтен произход, така и от Мотивите на министър – председателя към него стана ясно, че коментираният законопроект е изготвен в „резултат от проведени срещи и консултации с представители на браншовите организации, чиито членове осъществяват дейности, регулирани със ЗАРИДСНПП“ в отговор на съответно предложение на Комисията за защита на конкуренцията. Със свое Решение № 313 от 07.03.2019 г. Комисията приема извършения секторен анализ на конкурентната среда и в заключение предлага да бъде сформирана работна група, с представители от държавни органи, компетентни относно прилагането на нормативната уредба в сектора, с цел – приемане на необходимите специфични нормативни и организационни мерки за преодоляване на конкурентните проблеми (констатирани от КЗК в рамките на проучването и идентифицирани от повече от половината от участниците в него).

## История

**Начало на обществената консултация - 21.11.2019**

**Приключване на консултацията - 05.12.2019**

**Справка за получените предложения - 15.04.2021**

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---