

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

ЗАКОН

**ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА
МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И
ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

(Обн., ДВ, бр. 12 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 111 от 2001 г., бр. 24 и 70 от 2004 г., бр. 11, 45, 87, 88, 94, 102 и 104 от 2005 г., бр. 30, 36, 43, 65, 99 и 108 от 2006 г., бр. 41, 54 и 109 от 2007 г., бр. 67, 71, 98 и 108 от 2008 г., бр. 47 и 81 от 2009 г., бр. 61 и 88 от 2010 г., бр. 23 от 2011 г., бр. 32 и 53 от 2012 г., бр. 15, 28, 66 и 109 от 2013 г., бр. 24 и 98 от 2014 г., бр. 14 и 52 от 2015 г., бр. 26 от 2016 г., бр. 13, 58 и 96 от 2017 г. и бр. 28 от 2018 г.)

§ 1. В чл. 60а се правят следните изменения:

1. В ал. 2 думите „пристанищните райони“ се заменят с „пристанищните съоръжения по смисъла на чл. 2, т. 11 от Регламент (ЕО) № 725/2004 г. 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 2009/83/ЕО на Комисията от 23 януари 2009 г. (ОВ, L 29 от 31 януари 2009 г.) и с Регламент (ЕО) № 219/2009 г. на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.)“.

2. В ал. 3 запетаята след думите „международно свидетелство за сигурност на кораба“ се заменя със съюза „и“, а думите „както и удостоверение за съответствие на пристанището“ и запетаите пред и след тях се заличават.

3. Алинея 4 се изменя така:

„(4) С наредбата по ал. 2 се определят и условията, и редът за защита от нерегламентиран достъп и за работа с информацията, която се съдържа в оценките на сигурността и в плановите за сигурност на корабите, както и в оценките на сигурността, в докладите за начина на извършването им и в плановите за сигурност на пристанищата и пристанищните съоръжения.“

§ 2. В чл. 67, ал. 1 думата „надконтиненталния“ се заменя с „надконтиненталния“.

§ 3. В чл. 87, ал. 2 след думата „надзор“ се добавя „по Дунава“.

§ 4. В чл. 92 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 5:

а) в т. 2 след думите „собственикът на“ се добавя „територията и пристанищната инфраструктура на“;

б) в т. 5 запетаята след думата „пристанището“ и думите „за извършването на които се изисква ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения“ се заличават;

в) в т. 9 запетаята след думата „наименованието“ се заменя със съюза „и“, думите „координатите на граничните точки и площта на територията“ и запетаята след тях се заличават, а думите „т. 4“ се заменят с „т. 2“;

г) в т. 10 думите „координатите на граничните точки и площта на“ се заменят с „идентификаторите по кадастралната карта на поземлените имоти, съставляващи“;

д) точка 12 се отменя;

е) в т. 13 числото „12“ се заменя с „11“.

2. Създават се ал. 10–12:

„(10) Производството по вписване в регистъра по ал. 4 започва по заявление на заинтересуваното лице при промени в обстоятелствата по ал. 5, т. 1–11, които не налагат издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, а във всички останали случаи – по инициатива на административния орган.

(11) Когато със заявлението за вписване не са представени или не са представени достатъчно доказателства, установяващи настъпването на заявените за вписване обстоятелства, директорът на съответната териториална дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и капитан на пристанището уведомява писмено заявителя за необходимостта да отстрани установената нередовност в срок от 10 работни дни считано от датата на получаване на уведомлението и указва, че ако нередовността не бъде отстранена в срок, производството ще бъде прекратено.

(12) Вписванията в регистъра по ал. 4 се извършват от длъжностни лица в териториалните дирекции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, определени от директора на съответната дирекция и капитан на пристанището, в 14-дневен срок от подаване на заявлението, съответно от отстраняване на нередовността по реда на ал. 11. В същия срок, след извършване на вписването, на заявителя се издава удостоверение за регистрация на пристанището, съответно на пристанищния терминал.“

§ 5. В чл. 96 се правят следните изменения:

1. В ал. 2, т. 5 думите „собственикът му“ се заменят със „собственикът на неговата територия и пристанищна инфраструктура“.

2. В ал. 3, т. 4 думите „пристанището, съответно пристанищният оператор“ и запетаята след тях се заменят с „неговата територия и пристанищна инфраструктура“.

§ 6. В чл. 103, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 2 след думите „кейове или“ се добавя „други“, думата „акостиране“ се заменя с „приставане“, запетаята след думата „котва“ се заличава, а думите „приближаването и“ се заменят със съюза „или“.

2. Точка 4 се изменя така:

„4. инфраструктура за достъп;“.

3. В т. 6 думите „включително и възможността за сключване на договори с доставчици на услуги за приемане на отпадъци от корабоплавателна дейност, както“ и запетаята пред тях се заличават.

§ 7. В чл. 103а се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се отменя.

2. В ал. 2:

а) в изречение първо думата „Списъците“ се заменя със „Списъкът“, думата „тях“ се заменя с „него“, а думите „по ал. 1, т. 1 и 2“ се заменят със „за обществен транспорт“;

б) в изречение второ думата „Списъците“ се заменя със „Списъкът“ и думата „тях“ се заменя с „него“.

3. В ал. 3 се създава т. 4:

„4. пристанищата – национални обекти по смисъла на Закона за държавната собственост.“

§ 8. В чл. 103в се правят следните изменения:

1. Алинеи 1-5 се изменят така:

„(1) За посещаващите българско пристанище за обществен транспорт кораби с изключение на военните и за опериращите в такова пристанище кораби се заплащат пристанищни такси за:

1. ползване на пристанищната инфраструктура;
2. приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност.

(2) Таксите по ал. 1 се определят по размер и се събират от:

1. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – 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 (ОВ, L 57 от 3 март 2017 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2017/352“, и за другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост;

2. собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт, различни от посочените в т. 1.

(3) Пристанищните такси по ал. 1 се събират:

1. преди отплаването – за корабите, посетили българските пристанища за обществен транспорт;
2. периодично – за корабите, които оперират в българските пристанища за обществен транспорт.

(4) Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ превежда на Министерството на отбраната част от таксите по ал. 1, т. 1, която съответства на поддържаните от него средства за навигационно осигуряване.

(5) Пристанищните такси се обявяват публично, като се публикуват на официалната интернет страница на лицето по ал. 2. Информация за пристанищните такси се предоставя на ползвателите на пристанището и чрез поставянето ѝ на подходящо достъпно за тях място в пристанището.“

2. Алинеи 6 и 7 се отменят.

§ 9. В чл. 103г се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинеи 1 и 2 се изменят така:

„(1) При определяне на размера на таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се спазват следните принципи:

1. прозрачност;
2. обективност;
3. недискриминация;
4. съответствие с правилата на конкуренцията;
5. съобразяване с търговската стратегия и инвестиционните планове, прилагани в съответното пристанище.

(2) В съответствие с прилаганата в пристанището икономическа стратегия и политика за пространствено планиране може да бъдат определяни различни размери на таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 с оглед на различните типове кораби, които посещават пристанището, както и с цел да се насърчи по-ефективното използване на пристанищната инфраструктура, превозите на къси разстояния, опазването на морската и речната околна среда, енергийната ефективност или ефективността по отношение на въглеродните емисии от водния транспорт.“

2. Създава се ал. 5:

„(5) Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището.“

§ 10. Член 103д се изменя така:

„Чл. 103д. (1) При определяне размера на таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 2 се спазват следните принципи:

1. размерът на таксите да не насърчава изхвърлянето на отпадъци в морето, съответно в река Дунав;
2. събираните такси да са съобразени с вида и големината на корабите и да покриват не по-малко от 30 на сто от разходите за осигуряване на пристанищни приемни съоръжения и за приемане и обработване на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност;
3. частта от разходите, която не е покрита от таксите, ако има такава, да се заплаща на базата на действително предадените отпадъци по вид и количество;

4. размерът на таксите може да бъде намален, ако управлението, проектирането, оборудването и експлоатацията на кораба от екологична гледна точка са такива, че може да се докаже, че той отделя намалени количества отпадъци от експлоатация;

5. точки 2, 3 и 4 не се прилагат при определяне размера на таксите, дължими за риболовните кораби и яхтите.

(2) Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 2 се заплащат за всички кораби, които посещават или оперират в съответното пристанище, независимо дали е ползвано пристанищно приемно съоръжение, или не.

(3) Може да бъде освободен от заплащане на таксата по чл. 103в, ал. 1, т. 2 корабоприитежателят на кораб, за който по установения в наредбата по чл. 371 от Кодекса на търговското корабоплаване ред е постановено освобождаване от задължението за предаване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, защото са изпълнени едновременно следните условия:

1. корабът оперира по установена корабна линия;
2. корабоприитежателят има сключен договор с пристанищен оператор за предаване на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност, в някое от пристанищата по линията и заплаща такси в това пристанище или на оператора за услугата.

(4) Освобождаването по ал. 3 се извършва от лицето, което събира таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 2 в съответното пристанище. В началото на всяко тримесечие лицата по предходното изречение предоставят на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ информация за случаите на освобождаване през предходния тримесечен период.

(5) Таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 2 се разходват за дейността по приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност.“

§ 11. Създава се чл. 103е:

„Чл. 103е. (1) Цените за пристанищните дейности и услуги по чл. 116, ал. 2, предоставяни в пристанище за обществен транспорт, се определят по размер, обявяват се публично и се събират от пристанищните оператори, които ги извършват.

(2) Когато пристанищният оператор е и лице по чл. 103в, ал. 2, т. 2, както и в случаите на чл. 115м, ал. 2 цените по ал. 1 може да бъдат включени в пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура. В тези

случаи на ползвателите на пристанището се предоставя информация каква част от общата сума съставляват цените по ал. 1 и каква – пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура.

(3) Пристанищният оператор, който извършва пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 или 3, може да включи в цената на услугата и сума, пропорционална на времето, през което корабът престоява на хидротехническо съоръжение за връзка между кораба и брега. На ползвателите на пристанищни услуги се предоставя информация каква част от цената на услугата съставлява тази сума.

(4) Цените на пристанищните услуги се обявяват публично, като се публикуват на официалната интернет страница на пристанищния оператор, а когато такава страница няма – на официалната интернет страница на управителния орган на пристанище по чл. 106а, съответно на собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището или терминала. Информация за цените на пристанищните услуги се предоставя на ползвателите на пристанището и чрез поставянето ѝ на подходящо достъпно за тях място в пристанището.“

§ 12. В чл. 106 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинеи 1 и 2 се изменят така:

„(1) Територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с изключение на инфраструктурата за достъп може да бъде собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица.

(2) Територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт или на терминали от такива пристанища, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107–109, собственост на държавата, са публична държавна собственост.“

2. В ал. 3 думите „Територията и инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение“ се заменят с „Територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт или на терминали от такива пристанища“.

3. Създават се ал. 4 и 5:

„(4) Инфраструктурата за достъп до пристанищата за обществен транспорт е публична държавна собственост. Когато достъпът по суша до пристанище за обществен транспорт се осъществява по съществуващата

улична мрежа, автомобилният подход на пристанището е публична общинска собственост.

(5) Публична държавна собственост е и другата обща техническа инфраструктура на пристанище за обществен транспорт, в което поне един терминал е собственост на държавата.“

§ 13. В глава четвърта „Пристанища“ се създава раздел IIa:

„Раздел IIa

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

Чл. 106а. Разпоредбите на този раздел се прилагат за българските морски пристанища, включени в 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.).

Чл. 106б. (1) Управителен орган на пристанището по смисъла на чл. 2, т. 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 за всяко от пристанищата по чл. 106а е Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

(2) Управителният орган на пристанището провежда обществени консултации с ползвателите на пристанището и с другите заинтересувани страни по съществените въпроси от своята компетентност, посочени в чл. 15, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) 2017/352.

(3) Процедурата по ал. 2 започва с публикуване на съобщение на интернет страницата на управителния орган на пристанището, в което се посочват:

1. въпросът, който е поставен за обсъждане;
2. позицията или проектът на решение по поставения за обсъждане въпрос;

3. срокът за представяне на писмени становища, който не може да бъде по-кратък от един месец.

(4) След проучване на всички получени становища и предоставената информация по чл. 15, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 управителният орган на пристанището публикува на интернет страницата си резултатите от проведеното обсъждане, приетото решение и мотивите, които го обосновават.

Чл. 106в. (1) Функциите на „компетентен орган“ по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 се осъществяват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и включват следните правомощия:

1. по чл. 5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да предостави или да откаже да предостави право на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1;

2. по чл. 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да ограничи броя на пристанищните оператори, които извършват определена пристанищна услуга в пристанище по чл. 106а;

3. по чл. 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да вземе решение за налагане на задължение за извършване на обществена услуга по отношение на една или повече пристанищни услуги в пристанище по чл. 106а;

4. по чл. 9, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 – относно осъществяването на контрол за изпълнение на изискванията за безопасни и здравословни условия на труд и безопасно осъществяване на пристанищните дейности и услуги;

5. по чл. 14 от Регламент (ЕС) 2017/352 – относно осъществяването на контрол за изпълнение на задължението за обучение на персонала.

(2) Дейността на компетентния орган се финансира с част от събраните в пристанищата по чл. 106а пристанищни такси по чл. 103в, ал. 1, т. 1. Размерът на частта от пристанищните такси, която управителният орган на пристанището събира и превежда в полза на компетентния орган, се определя ежегодно от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Чл. 106г. На пристанищните оператори, предоставящи в пристанище по чл. 106а някоя от морско-техническите пристанищни услуги по чл. 1, параграф 2, букви „а“, „в“, „д“ и „ж“ от Регламент (ЕС) 2017/352, не могат да се налагат други изисквания за предоставяне на достъп до пазара на конкретната пристанищна услуга, освен установените в чл. 117б, ал. 1 и 2.

Чл. 106д. (1) По предложение на управителния орган на пристанището компетентният орган взема решение за ограничаване броя на пристанищните оператори, извършващи морско-техническа пристанищна услуга по чл. 1, параграф 2, букви „а“, „в“, „д“ и „ж“ от Регламент (ЕС) 2017/352 в пристанище по чл. 106а, когато е налице някое от основанията по чл. 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352.

(2) Компетентният орган публикува на своята интернет страница всяко постъпило предложение за въвеждане на ограничение по ал. 1 заедно с мотивите, които го обосновават.

(3) В производствата по ал. 1 се спазват изискванията на чл. 6, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕС) 2017/352.

(4) Когато е прието решение по ал. 1, компетентният орган провежда процедура на подбор в съответствие с чл. 6, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 117, ал. 5.

Чл. 106е. (1) Необходимостта от налагане на задължение за извършване на обществена услуга по отношение на една или повече от морско-техническите пристанищни услуги по чл. 1, параграф 2, букви „а“, „в“, „д“ и „ж“ от Регламент (ЕС) 2017/352, предоставяни в пристанище по чл. 106а, се обосновава от компетентния орган при спазване на чл. 7, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) 2017/352.

(2) Въз основа на решението на компетентния орган по ал. 1, както и в случаите по чл. 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 управителният орган на съответното пристанище по чл. 106а сключва договор с пристанищен оператор за предоставяне на услугата.

Чл. 106ж. Контролът по чл. 11, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 се осъществява от Агенцията за държавна финансова инспекция при условията и по реда на Закона за държавната финансова инспекция.

Чл. 106з. (1) Оспорването на решения за определяне на структурата и размера на цените на попадащи в обхвата на чл. 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 пристанищни услуги се осъществява пред изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

(2) В производствата по разглеждане на жалби по ал. 1 се прилагат съответно разпоредбите на глава шеста „Оспорване на административните актове по административен ред“ от Административнопроцесуалния кодекс, като:

1. жалбите се подават до органа по ал. 1 с копие до пристанищния оператор, чието решение се оспорва;

2. подадената жалба не спира изпълнението на оспореното решение;

3. срокът, в който се представя изисканата от органа по ал. 1 относима информация по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352, е 14-дневен считано от датата на получаване на уведомлението за това;

4. срокът, в който органът по ал. 1 постановява решението си по жалбата, е едномесечен считано от датата на постъпване на жалбата, съответно считано от датата на отстраняване на нейните нередовности;

5. съобщаването на решението на органа по ал. 1 се извършва чрез изпращане на заверено копие от същото на жалбоподателя и на лицето, чието решение е оспорено, и чрез публикуване на официалната интернет страница на Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

(3) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, с което жалбата е отхвърлена или оспореният акт на пристанищния оператор е обявен за нищожен или е отменен изцяло или отчасти като незаконосъобразен или нецелесъобразен, може да бъде оспорено по реда на Административнопроцесуалния кодекс пред административния съд по седалището на административния орган.

Чл. 106и. (1) Оспорването от лицата по чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 на посочените в същата разпоредба актове се осъществява по реда за обжалване на индивидуални административни актове по Административнопроцесуалния кодекс, като делата по оспорване на актове на управителния орган на пристанището се разглеждат от административния съд в района на неговата териториална структура по чл. 115л, ал. 1, т. 1 или 2, а делата по оспорване на актовете на компетентния орган, включително тези по чл. 106д, ал. 1 и 4 и по чл. 106е, ал. 1 – от административния съд по седалището му. Във всички останали случаи се прилагат общите правила на Административнопроцесуалния кодекс относно подсъдността.

(2) Подадената жалба не спира изпълнението на оспореното решение.

Чл. 106к. При поискване информацията по чл. 13, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2017/352 се предоставя на Европейската комисия от съответния компетентен съд по чл. 106и, ал. 1.“

§ 14. В чл. 109а се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинеи 1 и 2 се изменят така:

„(1) За корабите, които имат престой или оперират в пристанищата по чл. 107–109, с изключение на военните кораби, се заплащат таксите по чл. 103в, ал. 1. Таксите за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, се заплащат независимо дали е ползвано пристанищно приемно съоръжение, или не.

(2) Таксите се определят по размер и се събират от собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището.“

2. Създава се нова ал. 3:

„(3) Когато за достъп по море до пристанище по чл. 107–109 се използва инфраструктура за достъп до пристанище по чл. 106а, пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура се определят по размер и се събират от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.“

3. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и в нея думите „по ал. 1“ се заличават, а думите „определени в чл. 103д, ал. 2“ се заменят с „определени съответно в чл. 103г, ал. 1 и 2 и чл. 103д, ал. 1“.

4. Създават се ал. 5 и 6:

„(5) Таксите се заплащат преди отплаването на кораба от пристанището или периодично – за опериращите и домуващите в съответното пристанище кораби.

(6) По отношение на публичното обявяване и разходването на пристанищните такси се прилагат съответно чл. 103в, ал. 5, чл. 103г, ал. 5 и чл. 103д, ал. 5.“

§ 15. Създават се чл. 109б и 109в:

„Чл. 109б. По отношение на определянето на размера, обявяването и заплащането на цените за дейностите и услугите, които се извършват в пристанищата по чл. 107–109, се прилага съответно чл. 103е.

Чл. 109в. За разположените в пристанищната акватория плаващи хидротехнически съоръжения за връзка между кораба и брега или за защита от ветрово или вълново въздействие собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища по чл. 107–109 заплащат ежегодно акваториална такса в размер, определен от Министерския съвет. Таксата се събира от Изпълнителна агенция „Морска администрация“.“

§ 16. В чл. 110, ал. 1 думата „закотвяне“ се заменя с „приставане“.

§ 17. В чл. 111а се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „местата за временно укрите на риболовни кораби“ се заменят с „лодкостоянките“.

2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Лодкостоянка е 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, което позволява заставането на котва или приставането, престояването, изтеглянето на брега и обслужването (в т.ч. разтоварване на уловите, зареждане с гориво, вода или хранителни продукти, извършване на дребни ремонти) на малки риболовни кораби с дължина до 12 метра за дребномащабен крайбрежен риболов.“

§ 18. В чл. 111в се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „и места за укрите на риболовните кораби“ се заличават.

2. В ал. 5 думите „специализирано пристанищно съоръжение“ се заменят със „специализиран пристанищен обект“.

§ 19. В чл. 112 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) досегашният текст става изречение първо и в него след думите „по чл. 107–109“ се поставя запетая и думите „и специализираните пристанищни обекти могат да са“ се заменят със „с изключение на инфраструктурата за достъп по море или по вътрешни водни пътища може да бъдат“;

б) създава се изречение второ:

„Инфраструктурата за достъп по море, съответно по вътрешни водни пътища, е публична държавна собственост.“

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Специализираните пристанищни обекти може да бъдат собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица.“

3. В ал. 3 след думите „Собствениците на“ се добавя „територията и пристанищната инфраструктура на“ и след думите „по ал. 1 и“ се добавя „собствениците“.

4. Създава се нова ал. 5:

„(5) За производството по вписване на специализирани пристанищни обекти се прилагат съответно разпоредбите на чл. 92, ал. 6 и ал. 10–12.“

5. Досегашните ал. 5 и 6 стават съответно ал. 6 и 7.

§ 20. В чл. 112а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 пред думата „концепциите“ се добавя „Морския пространствен план на Република България“ и се поставя запетая, а думите „по-висока“ се заменят с „по-горна“.

2. В ал. 2:

а) в т. 3 думите „определя общата“ се заменят с „определя инфраструктурата за достъп по суша и другата обща“, а думите „определя развитието“ се заменят с „обосновава развитието“;

б) в т. 4 думата „предвижда“ се заменя с „предлага“.

§ 21. В чл. 112а¹ се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 1 накрая се поставя тире и се добавя „за пристанищата по чл. 106а и за другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост“;

б) в т. 2 думите „с национално значение“ се заличават;

в) в т. 3 след думите „собственик на“ се добавя „територията и пристанищната инфраструктура на“, а думите „с регионално значение“ се заменят с „или на терминал от такова пристанище“;

г) в т. 4 думите „ново или разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение“ се заменят с „ново пристанище за обществен транспорт или на нов терминал от съществуващо пристанище“.

2. Създава се ал. 5:

„(5) В 7-дневен срок след издаването на заповедта по ал. 3 Изпълнителна агенция „Морска администрация“ изпраща служебно одобреното задание за изработване на проект на генерален план на Министерството на околната среда и водите за определяне на приложимите процедури по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и

чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и на Министерството на културата за съгласуване по реда на Закона за културното наследство.“

§ 22. В чл. 112б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 1 запетаята след думите „околната среда“ се заменя със съюза „и“, а думите „и Закона за културното наследство“ се заличават;

б) точка 2 се изменя така:

„2. доказателства за проведените публични консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересувани лица – когато проектът на генерален план е за пристанище по чл. 106а или за терминал от такова пристанище.“;

в) точка 3 се отменя.

2. В ал. 2, т. 3 думите „пътни и/или железопътни връзки“ се заменят с „инфраструктура за достъп по суша“, а думите „части от общата“ се заменят с „елементи на другата обща“.

3. Създава се нова ал. 5:

„(5) В срока по ал. 4 Изпълнителна агенция „Морска администрация“ изпраща служебно за съгласуване електронно копие от проекта на генерален план на Междуправителствения съвет по въпросите на граничния контрол, на експлоатационните дружества, към чиито мрежи и съоръжения е налице или се предвижда присъединяване, а когато в териториалния обхват на плана са включени защитени територии за опазване на културното наследство – и на министъра на културата. Ако в едномесечен срок от датата, на която е получено копие от проекта, някой от изброените органи и лица не изпрати становище по него, се счита, че го съгласува без бележки.“

4. Досегашната ал. 5 става ал. 6 и в нея думата „назначават“ се заменя със „свикват“.

5. Досегашните ал. 6 и 7 стават съответно ал. 7 и 8.

§ 23. В чл. 112в, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 2 думата „резервирана“ се заменя с „предвидена“.

2. В т. 4 думите „външните регулационни граници“ се заменят с „границите“, а след думата „територия“ се поставя запетая и се добавя „определени с действащия генерален план“.

§ 24. В чл. 112г се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „пристанище за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „пристанище за обществен транспорт – държавна собственост“ и след тях се поставя запетая.

2. В ал. 2 пред думите „Инвестиционното проектиране“ се добавя „Извън случаите по ал. 1“, а думите „с регионално значение“ се заличават.

§ 25. В чл. 112г¹ се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „пристанище за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „пристанище за обществен транспорт – държавна собственост“ и след тях се поставя запетая, а думата „предоставена“ се заменя с „възложена“.

2. В ал. 2 думите „пристанище за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „пристанище за обществен транспорт – държавна собственост“ и след тях се поставя запетая.

§ 26. В чл. 112д се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „по-висока“ се заменят с „по-горна“.

2. Създава се нова ал. 4:

„(4) Когато инвестиционната инициатива по ал. 3 включва и изграждане на съоръжения на сушата, специализираният подробен устройствен план се изработва и одобрява като парцеларен план за акваторията и план за застрояване за прилежащата територия.“

3. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и в нея думите „по ал. 2 или 3“ се заменят с „по ал. 2–4“.

4. Досегашната ал. 5 става ал. 6 и в нея думите „по ал. 2 или 3“ се заменят с „по ал. 2–4“.

5. Досегашната ал. 6 става ал. 7 и в нея думите „по ал. 2 или 3“ се заменят с „по ал. 2–4“.

6. Досегашната ал. 7 става ал. 8 и в нея думите „по ал. 2 или 3“ се заменят с „по ал. 2–4“, а думите „ал. 4 и 5“ се заменят с „ал. 5 и 6“.

§ 27. В чл. 112е, ал. 2 думите „за изграждане или разширение на национален обект по смисъла на Закона за държавната собственост или“ се заличават.

§ 28. В чл. 112з се правят следните изменения и допълнения:

1. В т.1 думите „с регионално значение или пристанище по чл. 107–109“ се заличават, а думата „оперативната“ се заменя с „пристанищната“.

2. В т.2 думите „изграждане на нов или разширение на съществуващ специализиран обект“ се заменят с „изграждане или разширение на пристанище по чл.107–109 или на специализиран пристанищен обект“.

§ 29. В чл. 112и се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Правото на строеж за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт се учредява в полза на собственика на територията и пристанищната инфраструктура на съществуващото пристанище или на терминал от такова пристанище.“

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Правото на строеж за разширение на съществуващо пристанище по чл.107–109 или на специализиран пристанищен обект по чл.111а, ал.1 или чл.111б, ал.1 се учредява в полза на собственика на територията и пристанищната инфраструктура на съществуващото пристанище, съответно на собственика на съществуващия специализиран пристанищен обект.“

3. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и в нея след думите „обществен транспорт“ се поставя запетая, думите „с регионално значение или“ се заменят с „а по ал. 2 – в съответствие с“, а думите „във всички останали случаи“ и тирето пред тях се заличават.

§ 30. В чл. 112к се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „с регионално значение“ се заличават.

2. В ал. 2 думите „с регионално значение“ се заличават.

§ 31. В чл.112л, ал.1 изречение първо думите „с регионално значение“ се заличават.

§ 32. В чл. 112п се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създават се ал. 2–7:

„(2) Отчуждаването на имоти или части от имоти – частна собственост, предназначени с влязъл в сила генерален план за изграждане или разширение на инфраструктура за достъп по суша на пристанище за обществен транспорт или за изграждане или разширение на друга обща техническа инфраструктура на пристанище за обществен транспорт, в което поне един терминал е собственост на държавата, се извършва по реда на Закона за държавната собственост. Отчуждаването за изграждане или разширение на частта от общата техническа инфраструктура, представляваща отклонения от линейните инженерни мрежи до границата на пристанищен терминал, който не е държавна собственост, се извършва за сметка на собственика на територията и инфраструктурата на терминала.

(3) Изграждането и разширението на железопътни подходи на пристанищата за обществен транспорт, както и изграждането и разширението на индустриални железопътни клонове в пристанищата за обществен транспорт, в които поне един терминал е собственост на държавата, се извършва чрез налагане на ограничения в ползването на поземлените имоти, през които според предвижданията на влязъл в сила генерален план преминава трасето на железния път. С генералния план се определят и сервитутните ивици около трасето на железния път, в които не се разрешават строежи, засаждане на трайни насаждения и прокарване на проводи на други мрежи на техническата инфраструктура, освен когато последното е допуснато с нормативен акт и при спазване на техническите и други изисквания. Собствениците на засегнатите имоти нямат право да преместват изградените в имотите им линейни обекти и съоръжения. Промяната на собствеността не прекратява ограниченията в ползването на засегнатите поземлени имоти.

(4) В засегнатите поземлени имоти по ал. 3 Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ има право:

1. на прокарване и изграждане на железния път и наземни съоръжения към него;

2. негови представители да влизат и да преминават през засегнатите имоти и да извършват дейности в тях, свързани с изграждането и/или експлоатацията на линейните обекти по ал. 3 и съоръженията към тях, включително право на преминаване на техника през засегнатите поземлени имоти;

3. да извършва дейности по отстраняване на аварии.

(5) Правата на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ по ал. 4 възникват, когато:

1. влезе в сила генералният план на пристанището за обществен транспорт, с който са определени трасето на железния път и размерите на сервитутните ивици около него в засегнатите имоти, и

2. на собственика и на носителите на други вещни права върху засегнат имот е изплатено или внесено на разположение еднократно обезщетение, определено при прилагане на следните критерии:

а) площта на засегнатия поземлен имот, включена в границите на сервитутните ивици;

б) видовете ограничения на ползването;

в) срока на ограничението;

г) справедливата пазарна оценка на имота или на частта от него, която попада в границите на сервитутните ивици.

(6) Определянето и изплащането на обезщетението по ал. 5, т. 2 се извършва при условията и по реда на чл. 210 и 211 от Закона за устройство на територията. Обжалването на размера на обезщетението от заинтересуваните лица не пречатства Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да упражнява правата по ал. 4.

(7) Независимо от обезщетението по ал. 5, т. 2, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е длъжно да възстанови всички причинени вреди в засегнатите имоти по ал. 3 и да заплати на собствениците им парично обезщетение за ограниченията при ползването на имотите извън сервитутните ивици за времето на фактическото строителство.“

§ 33. В чл. 112с се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) създава се нова т. 1:

„1. управителният орган на пристанището – за пристанищата по чл. 106а;“

б) досегашната т. 1 става т. 2 и в нея след думите „собственикът на“ се добавя „територията и пристанищната инфраструктура на“ и след съюза „или“ се добавя „на“;

в) досегашната т. 2 става т. 3 и в нея думите „чл. 116, ал. 3“ се заменят с „чл. 116, ал. 2, т. 2 или 3“.

2. В ал. 3 след думите „собственика на“ се добавя „територията и пристанищната инфраструктура на“.

3. В ал. 6:

а) в т. 1 думите „собственикът на пристанище“ се заменят със „собственикът на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището“;

б) в т. 4 думата „които“ се заменя с „която“.

§ 34. В чл. 112т се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2:

а) накрая се поставя запетая и се добавя „в 7-дневен срок от констатиране на нарушението“;

б) създава се изречение второ:

„Писмени възражения срещу констативния акт може да бъдат подавани в 3-дневен срок от връчването му.“

2. Създава се нова ал. 4:

„(4) Заповедта по ал. 3 може да бъде оспорена по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от узнаването ѝ. Подаването на жалба не спира изпълнението.“

3. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и в нея думите „съставяне и връчване на констативните актове по ал. 2, за подаване на възражения срещу тях и за“ се заличават.

§ 35. В чл. 115л ал. 3 се изменя така:

„(3) Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ управлява предоставеното му по реда на ал. 2 имущество и другите дълготрайни активи – държавна собственост, в пристанищата за обществен транспорт.“

§ 36. В чл. 115м се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 1 запетаята след думата „изграждане“ се заличава и се добавя „на нови пристанища и пристанищни терминали – държавна собственост, както и“, а думите „пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят със „съществуващите пристанищни терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт“;

б) в т. 2 думата „собствеността“ се заменя с „държавната собственост“, а думите „с национално значение“ се заличават;

в) в т. 4 след думите „защитни съоръжения“ се поставя запетая и думите „и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение, както и поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, зони за подхождане и зони за маневриране, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107–109“ се заменят с „мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, и други в пристанищата по чл. 106а и в другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост“;

г) в т. 6 пред думата „събиране“ се добавя „определяне“ и след нея се поставя запетая, а накрая се добавя „и по чл. 109а, ал. 3“;

д) в т. 8 след думата „инфраструктура“ се поставя тире и думите „на пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „държавна собственост“;

е) в т. 10 думите „за пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят със „за пристанищата по чл. 106а и за другите пристанища за обществен транспорт или терминали от такива пристанища, които са държавна собственост“;

ж) в т. 17 думите „пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „пристанищата по чл. 106а“;

з) в т. 18 думите „с национално значение“ се заменят с „и терминалите от такива пристанища, които са държавна собственост“;

и) в т. 19 думите „на пристанищата и на пристанищните райони“ се заменят с „на пристанищата по чл. 106а и на другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост“ и се поставя запетая;

к) създава се т. 20:

„20. изграждане, поддържане и администриране на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт“.

2. Създава се ал. 4:

„(4) Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ действа като вътрешен оператор в съответствие с правилата на Регламент (ЕС) 2017/352, когато предоставя някоя от морско-техническите пристанищни услуги по чл. 1, параграф 2, букви „а“, „в“, „д“ и „ж“ от Регламент (ЕС) 2017/352 в пристанище по чл. 106а.“

§ 37. В чл. 115о се правят следните изменения:

1. Точка 7 се отменя.

2. В т. 8 думите „пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „пристанищата по чл. 106а и на другите пристанища – държавна собственост“.

§ 38. В чл. 115п, ал. 7 се правят следните изменения:

1. В т. 4 думите „пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „пристанищата по чл. 106а и на другите пристанища – държавна собственост“ и след тях се поставя запетая.

2. Точка 5 се изменя така:

„5. приема седемгодишна програма за развитие за всяко от пристанищата по чл. 106а;“.

3. Точка 10 се изменя така:

„10. по предложение на генералния директор определя структурата и размерите на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и чл. 109а, ал. 3, както и промените в тях.“

§ 39. В чл. 115с се правят следните допълнения:

1. В ал. 1, т. 1 накрая се добавя „и чл. 109а, ал. 3“.

2. Създава се ал. 3:

„(3) Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ прилага финансова политика и отчетност, съответстващи на изискванията по чл. 11, параграфи 1–4, 6 и 7 от Регламент (ЕС) 2017/352.“

§ 40. В чл. 115т думите „Държавата участва във финансирането“ се заменят с „Финансирането“, думите „с национално значение“ се заличават, думите „включително в“ се заменят с „както и по“ и накрая се добавя „с държавни ресурси се осъществява в съответствие с приложимите правила за предоставяне на държавни помощи, като администраторът на помощта се определя по общите правила на Закона за държавните помощи“.

§ 41. В чл. 115у се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) На основата на одобрената от Министерския съвет Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ изготвя за всяко от пристанищата по чл. 106а седемгодишна програма за развитие, съдържаща информация за

планираните за програмния период за съответното пристанище приходи, разходи, инвестиции и финансираня.“

2. В ал. 2 думите „дългосрочната програма“ се заменят със „стратегическите документи“, а след думите „годишна програма за“ се добавя „изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата по чл. 106а и на другите пристанища – държавна собственост, през“.

§ 42. В чл. 116 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2, т. 1 думата „телефон“ се заменя с „комуникации“, а пред думата „приемане“ се добавя „бункероване“ и след нея се поставя запетая.

2. Алинея 3 се отменя.

§ 43. В чл. 116а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 3:

а) изречение първо се изменя така:

„Съпътстващите дейности на територии – държавна собственост, в пристанищата за обществен транспорт може да се извършват от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ или от лице, на което е възложена концесия по чл. 117в, ал. 1.“;

б) в изречение второ думите „В тези случаи“ се заменят с „В последния случай“.

2. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Съпътстващи дейности на територии – общинска собственост, в пристанищата за обществен транспорт може да се извършват чрез концесия, възложена при условията и по реда на Закона за концесиите.“

3. В ал. 5 след думата „транспорт“ се поставя запетая, а думите „с регионално значение“ се заменят с „на територии, които не са държавна или общинска собственост“ и се поставя запетая.

§ 44. В чл. 117 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и“ се заличават.

2. Създава се нова ал. 3:

„(3) Пристанищните оператори са длъжни да осигуряват на своите работници необходимото, съобразено с технологичните иновации, първоначално и последващо обучение за правилното, здравословно и безопасно изпълнение на възложените им трудови функции.“

3. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

4. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и се изменя така:

„(5) За пристанищните оператори в Република България се води публичен регистър при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Вписването в регистъра е условие за извършване на пристанищни услуги.“

5. Създават се ал. 6–10:

„(6) В регистъра по ал. 5 се вписват:

1. наименованието, седалището и другите индивидуализиращи пристанищния оператор данни, определени в наредбата по ал. 5;

2. пристанищата или терминалите, за които пристанищният оператор е получил достъп до пазара на пристанищни услуги;

3. пристанищните услуги, за които пристанищният оператор е получил достъп;

4. основанията за получаване на достъп до пазара на пристанищни услуги;

5. срокът, за който е предоставен достъпът до пазара на пристанищни услуги – в случаите по чл. 117а, ал. 2, ал. 3, предложение второ, ал. 4, т. 1 и 2 и ал. 5, предложение второ, както и за морско-техническата пристанищна услуга пилотаж;

6. актът, с който се постановява временно преустановяване на дейността на пристанищния оператор по чл. 117б, ал. 4, т. 2;

7. промените в обстоятелствата по т. 1–6;

8. дата на заличаване на вписването и основанията за това.

(7) Производството по вписване в регистъра по ал. 5 започва по заявление на заинтересуваното лице или по инициатива на административния орган – за вписване на обстоятелствата по ал. 6, т. 6 и 8.

(8) Когато в заявлението за вписване не е посочено някое от обстоятелствата по ал. 6, т. 1–5 или не са представени доказателства, установяващи съответствието с някое от изискванията по чл. 117, ал. 1, чл. 117а, ал. 3, предложение второ, ал. 4, т. 2 и ал. 5, предложение второ, и чл. 117б, ал. 1, т. 6, 7, 8, буква „г“ и ал. 2, а за търговец със седалище в друга държава – членка на Европейския съюз, и по чл. 117б, ал. 1, т. 1–5 и 8, букви „а“–„в“, директорът на съответната териториална дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и капитан на пристанището

уведомява писмено заявителя за необходимостта да отстрани установената нередовност в срок 10 работни дни считано от датата на получаване на уведомлението и указва, че ако същата не бъде отстранена в срок, производството ще бъде прекратено.

(9) Вписванията в регистъра по ал. 5 се извършват от длъжностни лица в териториалните дирекции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, определени от директора на съответната дирекция и капитан на пристанището, в 14-дневен срок от подаване на заявлението, съответно от отстраняване на нередовността му по реда на ал. 8. В същия срок, след извършване на вписването, на заявителя се издава удостоверение за регистрация на пристанищния оператор.

(10) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ постановява с мотивирана заповед заличаване от регистъра на пристанищните оператори по писмено искане на пристанищния оператор, поради изтичане на срока или предсрочно прекратяване на договора за предоставяне на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 117а, ал. 2, 3, ал. 4, т. 1 или 2 или ал. 5, както и в случаите по чл. 117б, ал. 4, т. 3 и ал. 5. Заповедта може да бъде оспорена по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването ѝ.

§ 45. В чл. 117а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „чл. 116, ал. 3, т. 2 в пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 на пристанищните терминали – държавна собственост, от пристанища за обществен транспорт“.

2. В ал. 3 думите „чл. 116, ал. 3, т. 2 в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение“ се заменят с „чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 на пристанищни терминали, които не са държавна собственост, от пристанища за обществен транспорт“, а след думата „собствениците“ се добавя „на пристанищната инфраструктура“.

3. Създава се нова ал. 4:

„(4) Достъпът до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 се придобива:

1. по реда на ал. 2 – на пристанищните терминали – държавна собственост, в пристанищата за обществен транспорт, когато за извършването им се използват елементи на линейната техническа инфраструктура на терминала;

2. по реда на ал. 3 – на пристанищните терминали, които не са държавна собственост, в пристанищата за обществен транспорт, когато за извършването им се използват елементи на линейната техническа инфраструктура на терминала;

3. с вписването в регистъра на пристанищните оператори – във всички останали случаи.“

4. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и се изменя така:

„(5) Морско-техническите пристанищни услуги в пристанищата по чл. 107–109 се предоставят от собствениците на пристанищната инфраструктура или от лица, сключили договор с тях.“

5. Досегашната ал. 5 става ал. 6 и в нея след думата „пристанището“ запетаята се заличава, а думите „която се ползва от всички пристанищни оператори и други правоимащи лица при еднакви условия, като никой не може“ се заменят с „и никой няма право“.

6. Досегашната ал. 6 се отменя.

§ 46. В чл. 117б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 2“;

б) в т. 5 думите „няма задължения по смисъла на чл. 162 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс към държавата и към община“ се заменят с „няма задължения към държавата или към община за данъци или задължителни осигурителни вноски по смисъла на чл. 162, ал. 2, т. 1 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, в т.ч. лихвите по тях“;

в) създават се нови т. 6 и 7:

„6. поддържа освидетелствана система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2015 или еквивалентен;

7. е създадо необходимата организация за осигуряване на наличност на морско-техническата пристанищна услуга денонощно, без прекъсване и почивни дни, през цялата година и за извършването ѝ без необосновано забавяне на корабите;“

г) досегашната т. 6 става т. 8 и се изменя така:

„8. в случаите, в които за извършване на морско-техническа услуга се използват кораби:

а) разполага с един или повече кораби, които отговарят на техническите изисквания за безопасност на корабоплаването и на изискванията на чл. 6 от Кодекса на търговското корабоплаване;

б) разполага с достатъчен брой морски лица с необходимата правоспособност за комплектуване на корабите с екипаж;

в) поддържа освидетелствана система за управление на безопасната експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяване от кораби, когато услугата се извършва с един или повече кораби, попадащи в обхвата на международен договор, изискващ поддържането на такава система, по който Република България е страна; в тези случаи еквивалентност по т. 6 не се доказва;

г) поддържа в готовност за незабавна реакция корабите си в съответствие с аварийния план на пристанището и разпорежданията на длъжностните лица от Изпълнителна агенция „Морска администрация“;

д) досегашните т. 7 и 8 се отменят.

2. В ал. 2 след думите „по чл. 117“ се поставя запетая и се добавя „ал. 5“, а числото „3“ се заменя с „2“.

3. Създават се ал. 3–6:

„(3) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ упражнява контрол за продължаващото съответствие на пристанищните оператори с изискванията по ал. 1 и 2 при условията и по реда на наредбата по чл. 117, ал. 5.

(4) При установено несъответствие с някое от изискванията по ал. 1, т. 5, 6, 7 или 8, или по ал. 2:

1. капитанът на пристанището дава на пристанищния оператор задължителни предписания за отстраняване на несъответствието и определя срок за изпълнението им;

2. изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ постановява временно преустановяване на дейността на пристанищния оператор до отстраняване на несъответствието, когато дадените задължителни предписания по т. 1 не са изпълнени в определения срок;

3. изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ постановява заличаване на пристанищния оператор от регистъра на пристанищните оператори при временно преустановяване на дейността, продължило повече от 12 месеца.

(5) При установено несъответствие с някое от изискванията по ал. 1, т. 1–4 се прилага мярката по ал. 4, т. 3.

(6) Мерките по ал. 4 и 5 се налагат с мотивирана заповед, която може да бъде оспорена по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването ѝ. Заповед, с която се налага мярка по ал. 4, т. 1 или 2, подлежи на незабавно изпълнение.“

§ 47. В чл. 117в се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения“ се заменят с „в случаите по чл. 117а, ал. 4, т. 1“ и запетаята пред и след тях се заличават, а след думата „терминали“ се поставя тире, думите „от пристанище за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „държавна собственост“ и след тях се поставя запетая.

2. Алинея 2 се отменя.

3. В ал. 3 думите „концесията по ал. 1 или 2“ се заменят с „концесията по ал. 1“.

§ 48. В чл. 121 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Длъжностно лице, което наруши разпоредбите на чл. 92, ал. 6 или 10, или на чл. 112, ал. 5 относно вписването в регистъра на пристанищата и специализираните пристанищни обекти или впише в регистъра на пристанищните оператори лице в нарушение на изискванията на чл. 117–117б, се наказва с глоба от 1000 до 3000 лв. Капитан на пристанище, който разпорежи или допусне да бъде извършено вписване по изречение първо, се наказва с глоба от 2000 до 5000 лв.“

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Който наруши или допусне да бъде нарушена забраната по чл. 92, ал. 7 или по чл. 112, ал. 6, или реда за извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 5, се наказва с глоба от 10 000 до 50 000 лв., съответно с имуществена санкция от 50 000 до 300 000 лв., ако нарушението е извършено от юридическо лице или едноличен търговец. При повторно нарушение се налага глоба, съответно имуществена санкция, в двоен размер.“

3. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и в нея запетаята след думата „закона“ се заменя със съюза „или“, думите „или не изпълни писмени задължителни предписания или заповеди на органите по този закон“ се заличават, числото „5000“ се заменя с „2000“, числото „50 000“ се заменя с

„10 000“, числото „20 000“ се заменя с „10 000“ и числото „100 000“ се заменя с „50 000“.

4. Създава се нова ал. 4:

„(4) Който не изпълни писмени задължителни предписания или заповеди на органите по този закон, се наказва с глоба от 500 до 2500 лв., съответно с имуществена санкция от 5000 до 25 000 лв., ако нарушението е извършено от юридическо лице или едноличен търговец. При повторно нарушение се налага глоба, съответно имуществена санкция, в двоен размер.“

5. Досегашната ал. 3 става ал. 5 и в нея думите „и ползване на плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение“ се заличават.

6. Създава се ал. 6:

„(6) Който наруши разпоредбите на закона или на акта на Министерския съвет по чл. 5, ал. 4 относно реда за ползване на плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, се наказва с глоба от 500 до 1000 лв. При повторно нарушение се налага глоба в двоен размер.“

7. Досегашната ал. 4 става ал. 7 и в нея думите „ал. 2“ се заменят с „ал. 3“.

§ 49. Създават се чл. 121б и 121в:

„Чл. 121б. (1) Налага се имуществена санкция в размер 10 000 лв. на управителен орган на пристанище по чл. 106а, който:

1. сключи договор по чл. 106е, ал. 2, без да е налице решение на компетентния орган за обосноваване на необходимостта от налагане на задължение за извършване на обществена услуга, съответно, без да е налице някое от обстоятелствата по чл. 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352;

2. не изпълни задължението си по чл. 13, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 да информира ползвателите на пристанището за структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура и за промените в тях или не спази установения минимален двумесечен срок за влизане в сила на тези промени.

(2) На физическо лице, овластено да формира волята на юридическото лице – управителен орган на пристанище по чл. 106а, както и на физическото лице, представляващо юридическото лице – управителен орган на пристанище по чл. 106а, се налага глоба 5000 лв., когато е прието решение по чл. 106б, без да е проведена процедура по обществени консултации в съответствие с чл. 106б, ал. 3 и 4.

(3) При повторно нарушение по ал. 1 или 2 се налага имуществена санкция, съответно глоба, в двоен размер.

Чл. 121в. (1) Налага се имуществена санкция в размер 10 000 лв. на пристанищен оператор, предоставящ пристанищни услуги в пристанище по чл. 106а, който не изпълни задължението си по чл. 15, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 да предоставя на ползвателите на пристанището адекватна информация относно структурата и размера на цените на пристанищните услуги, които извършва.

(2) Имуществената санкция по ал. 1 се налага и на пристанищен оператор по чл. 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352, който не изпълни в срока по чл. 106з, ал. 2, т. 3 задължението си да представи изисканата относима информация по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352.

(3) При повторно нарушение по ал. 1 или 2 се налага имуществена санкция в двоен размер.“

§ 50. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В § 1а:

а) алинея 1 се изменя така:

„(1) Плановите за приемане и обработване на отпадъци се разработват в съответствие с изискванията на наредбата по чл. 95, ал. 1 съответно от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – за пристанищата по чл. 106а и за другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост, и от собствениците на територията и пристанищната инфраструктура – за останалите пристанища за обществен транспорт и пристанищата по чл. 107–109. Преди да бъдат одобрени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ плановите се съгласуват служебно с министъра на околната среда и водите или с оправомощено от него длъжностно лице.“;

б) в ал. 2 запетаята след числото „9“ се заменя със съюза „и“, а думите „и 12“ се заличават.

2. В § 2:

а) в т. 20 след думата „разпореждания“ се добавя „или предписания“, а след думата „безопасността“ се добавя „и сигурността“;

б) точка 23 се отменя;

в) точка 42 се отменя;

г) създават се т. 52–56:

„52. „Обща техническа инфраструктура на пристанището“ е съвкупност от сгради, съоръжения и линейни инженерни мрежи на транспорта, водоснабдяването и канализацията, електроснабдяването, топлоснабдяването, газоснабдяването, електронните съобщения, третирането на отпадъците и на геозащитната дейност, които обслужват повече от един терминал от пристанище за обществен транспорт и съгласно предвижданията на генералния план на пристанището са предназначени за общо ползване от всички пристанищни оператори и ползватели на пристанището при еднакви условия. Отклоненията от линейните инженерни мрежи до границата на съответния пристанищен терминал се считат за част от общата техническа инфраструктура.

53. „Инфраструктура за достъп“ е частта от общата техническа инфраструктура на пристанището, включваща съоръженията и линейните инженерни мрежи на транспорта, чрез които се осигурява достъп на ползвателите по суша и по море, съответно по вътрешни водни пътища, до пристанището, както и влизане в него.

54. „Инфраструктура за достъп по суша“ са пътните и железопътните подходи до границата на пристанището, осигуряващи връзката му с пътната мрежа, съответно с железопътната инфраструктура.

55. „Инфраструктура за достъп по море или по вътрешни водни пътища“ са подходните канали, зоните за подхождане и зоните за маневриране на корабите, както и външните рейдове или котвени стоянки.

56. „Национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт“ е отворена електронна платформа, която осигурява интелигентен и сигурен обмен на информация между държавните органи, пристанищните оператори и ползвателите на пристанището за целите на управлението, оптимизирането и автоматизирането на пристанищните и логистични процеси чрез еднократно подаване на данни и свързване на транспортните и логистични вериги.“

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 51. В Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ДВ, бр. 28 от 2018 г.), в § 50, ал. 1 от Преходните и заключителните разпоредби думата „две“ се заменя с „три“.

§ 52. В Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 55 и 56 от 1970 г.; попр., бр. 58 от 1970 г.; изм. и доп., бр. 55 от 1975 г., бр. 10 от 1987 г., бр. 30 от 1990 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 41 от 2001 г., бр. 113 от 2002 г., бр. 55 от 2004 г., бр. 42, 77, 87, 94 и 104 от 2005 г., бр. 30, 62 и 108 от 2006 г., бр. 36, 71 и 98 от 2008 г., бр. 12 и 32 от 2009 г., бр. 85 от 2010 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 38 и 77 от 2012 г., бр. 15, 28 и 109 от 2013 г., бр. 14 и 52 от 2015 г., бр. 58 от 2016 г., бр. 93 от 2017 г., бр. 28 от 2018 г. и бр. 62 от 2019 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 360:

а) в ал. 3:

аа) в т. 1 думите „чл. 103в, ал. 6“ се заменят с „чл. 109в“;

бб) създава се нова т. 7:

„7. частта от пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1, т. 1 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, определена по размер и събрана при условията и по реда на чл. 106в, ал. 2 от същия закон;“

вв) досегашната т. 7 става т. 8;

б) създава се ал. 14:

„(14) Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява функциите на „компетентен орган“ по смисъла на чл. 2, т. 3 от 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 (Регламент (ЕС) 2017/352) (ОВ, L 57 от 3 март 2017 г.), а изпълнителният директор на агенцията – функциите на орган по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352.“

2. В чл. 362а, ал. 3:

а) в т. 2 след думата „пристанищата“ се добавя „и специализираните пристанищни обекти“;

б) точка 4 се изменя така:

„4. прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за преустановяване на дейността, извършвана в нарушение на чл. 116, ал. 5 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, както и за временно преустановяване или ограничаване на експлоатацията на пристанище и за временно преустановяване на

експлоатацията на специализиран пристанищен обект, когато е налице някое от обстоятелствата по чл. 96, ал. 2 или 3, съответно по чл. 111в, ал. 3 от същия закон;“

в) в т. 5 думите „за охрана на труда“ се заменят със „за осигуряване на здравословните и безопасни условия на труд, предвидени в технологичните карти“, а накрая се добавя „от квалифициран за съответния вид работа персонал“;

г) в т. 10 думите „изпълнението на договорите по чл. 117б, ал. 1“ се заменят с „продължаващото съответствие с изискванията по чл. 117б, ал. 1 и 2 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България на пристанищните оператори, които извършват морско-технически пристанищни услуги“.

§ 53. В Закона за държавната собственост (обн., ДВ, бр. 44 от 1996 г.; изм. и доп., бр. 104 от 1996 г., бр. 55, 61 и 117 от 1997 г., бр. 93 и 124 от 1998 г., бр. 67 от 1999 г., бр. 9, 12, 26 и 57 от 2000 г., бр. 1, и 38 от 2001 г., бр. 45 от 2002 г., бр. 63 от 2003 г., бр. 24 и 93 от 2004 г., бр. 32 от 2005 г., бр. 17, 30, 36, 64 и 105 от 2006 г., бр. 41, 59, 92 и 113 от 2007 г., бр. 52 и 54 от 2008 г., бр. 10, 17, 19, 33 и 41 от 2009 г., бр. 18 и 87 от 2010 г., бр. 19 и 47 от 2011 г., бр. 45, 82 и 99 от 2012 г., бр. 27, 65, 66 и 109 от 2013 г., бр. 40, 98 и 105 от 2014 г., бр. 52, 60 и 61 от 2015 г., бр. 81 от 2016 г., бр. 13, 58 и 96 от 2017 г., бр. 21, 64, 77 и 90 от 2018 г., бр. 25, 44, 60, 61, 79, 94 и 98 от 2019 г. и бр. 28 и 34 от 2020 г.), в § 1 от Допълнителните разпоредби след думата „пристанища“ се добавя „за обществен транспорт, в т. ч. инфраструктурата за достъп до тях“ и се поставя запетая.

§ 54. В Закона за държавните такси (обн., ДВ, бр. 104 от 1951 г.; изм. и доп., бр. 89 от 1959 г., бр. 21 от 1960 г., бр. 53 от 1973 г., бр. 87 от 1974 г., бр. 21 от 1975 г., бр. 21 от 1990 г., бр. 55 от 1991 г., бр. 100 от 1992 г., бр. 69 и 87 от 1995 г., бр. 37, 100 и 104 от 1996 г., бр. 82 и 86 от 1997 г., бр. 133 от 1998 г., бр. 81 от 1999 г., бр. 97 от 2000 г., бр. 62, 63 и 90 от 2002 г., бр. 84 и 86 от 2003 г., бр. 24, 36 и 37 от 2004 г., бр. 43 от 2005 г., бр. 18 и 33 от 2006 г., бр. 43 от 2008 г., бр. 74 и 82 от 2009 г., бр. 55 и 99 от 2011 г., бр. 68 от 2013 г., бр. 53 от 2014 г., бр. 85 от 2017 г. и бр. 17 от 2018 г.), в § 2, изречение второ от Преходните разпоредби пред думите „се определя“ се добавя „с изключение на пристанищните такси по Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“ и се поставя запетая.

§ 55. В Закона за устройство на територията (обн., ДВ, бр. 1 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 41 и 111 от 2001 г., бр. 43 от 2002 г., бр. 20, 65 и 107 от 2003 г., бр. 36 и 65 от 2004 г., бр. 28, 76, 77, 88, 94, 95, 103 и 105 от 2005 г., бр. 29,

30, 34, 37, 65, 76, 79, 82, 106 и 108 от 2006 г., бр. 41, и 61 от 2007 г., бр. 33, 43, 54, 69, 98 и 102 от 2008 г., бр. 6, 17, 19, 80, 92 и 93 от 2009 г., бр. 15, 41, 50, 54 и 87 от 2010 г., бр. 19, 35, 54 и 80 от 2011 г., бр. 29, 32, 38, 45, 47, 53, 77, 82 и 99 от 2012 г., бр. 15, 24, 27, 28, 66 и 109 от 2013 г., бр. 49, 53, 98 и 105 от 2014 г., бр. 35, 61, 62, 79 и 101 от 2015 г., бр. 15 и 51 от 2016 г., бр. 13, 63, 92, 96 и 103 от 2017 г., бр. 21, 28, 55 и 108 от 2018 г., бр. 1, 24, 25, 41, 44, 62 и 101 от 2019 г. и бр. 17 и 21 от 2020 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 111:

а) в ал. 2, т. 3 след думата „схема“ се поставя запетая и се добавя „а в предвидените от закон случаи – парцеларен план на акваторията и план за застрояване на прилежащата територия“;

б) създава се ал. 3:

„(3) При необходимост в обхвата на плановете по ал. 2, т. 1 и 2 се включват парцеларни планове за осигуряване на инфраструктурата за достъп по суша.“

2. В чл. 137, ал. 1, т. 1, буква „а“ думите „пристанища и“ се заличават.

§ 56. От датата на влизането в сила на този закон се формират следните пристанища по чл. 106а:

1. Пристанище за обществен транспорт - Бургас, включващо всички терминали на пристанище за обществен транспорт с национално значение – Бургас, и тези от пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, които имат обща с него инфраструктура за достъп по море.

2. Пристанище за обществен транспорт - Варна, включващо всички терминали на пристанището за обществен транспорт с национално значение – Варна, и тези от пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, които имат обща с него инфраструктура за достъп по море.

§ 57. (1) Оценките на сигурността на пристанищата, за които към датата на влизането в сила на този закон не са възникнали основания за преразглеждане поради промени в пристанищната инфраструктура или поради увеличаване на рисковете за сигурността, запазват действието си като оценки на сигурността на пристанищните съоръжения по смисъла на чл. 2, т. 11 от Регламент (ЕО) № 725/2004 г. на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения до изтичане на 5-годишния срок за задължителното им преразглеждане или до настъпване на обстоятелство, налагащо предсрочно преразглеждане.

(2) При условията на ал. 1 заварените оценки на сигурността на пристанищните райони запазват действието си като оценки на сигурността на пристанищата.

(3) Заварените одобрени планове за сигурност на пристанищата и пристанищните райони, които са изготвени въз основа на оценките по ал. 1 и 2, запазват действието си съответно като планове за сигурност на пристанищните съоръжения и планове за сигурност на пристанищата.

(4) От датата на влизането в сила на този закон издадените при условията и по реда на чл. 60а, ал. 3 удостоверения за съответствие на пристанището престават да бъдат валидни.

§ 58. (1) В 3-месечен срок от влизането в сила на закона за посочените в § 56 пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение се издават служебно нови удостоверения за експлоатационна годност за пристанищни терминали от пристанище по чл. 106а. Срокът на валидност на новите удостоверения е равен на срока на валидност, за който са издадени заменяните удостоверения.

(2) Когато към датата на влизането в сила на този закон срокът на валидност на удостоверението за експлоатационна годност за посочен в § 56 пристанищен терминал от пристанище за обществен транспорт с национално значение или пристанище за обществен транспорт с регионално значение е изтекъл или е налице промяна в друго вписано в удостоверението обстоятелство, новото удостоверение за експлоатационна годност се издава по общия ред.

(3) Удостоверенията за експлоатационна годност, издадени за пристанища за обществен транспорт, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352, както и за терминали от такива пристанища запазват действието си за срока, за който са издадени.

§ 59. (1) В 6-месечен срок от влизането в сила на този закон управителният орган на пристанище по чл. 106а започва процедура на обществени консултации по:

1. първата седемгодишна програма за развитие на пристанището;
2. размера на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1, т. 1 и по чл. 109а, ал. 3, които ще се прилагат в пристанището;
3. плана за приемане и обработване на отпадъци на пристанището.

(2) До влизането в сила на решението на управителния орган на пристанище по чл. 106а за структурата и размера на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и по чл. 109а, ал. 3, за корабите, посещаващи или опериращи в пристанището, се събират определените по досегашния ред пристанищни такси.

§ 60. (1) Планът за приемане и обработване на отпадъци на пристанище по чл. 106а се одобрява след влизането в сила на решението на управителния орган на пристанището относно структурата и размера на пристанищните такси, в частта за пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност.

(2) До одобряването на плановете по ал. 1 в пристанищата по чл. 106а се прилагат заварените одобрени плановете за приемане и обработване на отпадъци на посочените в § 56 пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение.

(3) Плановете за приемане и обработване на отпадъци на пристанищата за обществен транспорт извън приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 запазват действието си до изтичане на 3-годишния срок за задължителното им преразглеждане, освен ако към датата на влизането в сила на този закон са налице промени в обстоятелствата, при които са били одобрени.

§ 61. (1) Одобрените към датата на влизането в сила на този закон генерални плановете за пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение по § 56 запазват действието си и предвижданията им, с изключение на тези за инфраструктурата за достъп, задължително се съобразяват при изработване и одобряване на генералния план за съответното пристанище по чл. 106а.

(2) Заварените одобрени генерални плановете за нови пристанища за обществен транспорт с регионално значение, за достъп до които по море се предвижда да се използва инфраструктура за достъп до пристанище по чл. 106а, запазват действието си като генерални плановете за нови терминали на пристанището по чл. 106а и предвижданията им, с изключение на тези за инфраструктурата за достъп, задължително се съобразяват при изработване и одобряване на генералния план за съответното пристанище по чл. 106а.

(3) Внесените за разглеждане, приемане и одобряване проекти на генерални планове за пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и за пристанища за обществен транспорт с регионално значение по § 56, за които до датата на влизането в сила на този закон няма издадена заповед по чл. 112б, ал. 7, се одобряват като генерални планове за пристанищни терминали от пристанище по чл. 106а. Предвижданията им по отношение на инфраструктурата за достъп са временни – до одобряване на генералния план на пристанището по чл. 106а.

(4) Дадените до влизането в сила на този закон разрешения за изработване на проекти на генерални планове за пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и за пристанища за обществен транспорт с регионално значение по § 56 запазват действието си. Изработените в съответствие с тях проекти на генерални планове се одобряват по реда на ал. 3.

(5) На заявителите по заварените висящи производства по чл. 112а¹ за пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и за пристанища за обществен транспорт с регионално значение по § 56 се дава едномесечен срок за съобразяване на заданието за проектиране с изискванията на този закон.

§ 62. В 6-месечен срок от датата на влизането в сила на този закон управителният орган на пристанище по чл. 106а предприема необходимите действия за получаване на разрешение за изработване на проект на генерален план на пристанището.

§ 63. Изискването за съответствие с Морския пространствен план на Република България не се прилага за проектите на генерални планове на пристанища за обществен транспорт, внесени за одобряване до неговото приемане.

§ 64. (1) Имотите и частите от имоти, които представляват пътни подходи към пристанища за обществен транспорт или друга обща техническа инфраструктура на пристанища по чл. 106а и към датата на влизането в сила на този закон са частна собственост, се отчуждават по реда на Закона за държавната собственост въз основа на влязъл в сила генерален план по чл. 112а, ал. 7.

(2) Ограничения в ползването на поземлените имоти, през които преминават железопътните подходи към пристанища за обществен транспорт и участъците от индустриални железопътни клонове – обща техническа инфраструктура на пристанища по чл. 106а, които към датата на влизането в

сила на този закон са частна собственост, се налагат при условията и по реда на чл. 112п, ал. 3–6 въз основа на влязъл в сила генерален план по чл. 112а, ал. 7 и след изплащане на еднократно обезщетение.

§ 65. (1) До 1 юли 2025 г. сключените при условията и по реда на § 74, ал. 3 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) договори за един или повече терминали – държавна собственост, от пристанище по чл. 106а се привеждат в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352.

(2) В срока по ал. 1 се привеждат в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352 и сключените преди 15 февруари 2017 г. договори по чл. 117а, ал. 3 за един или повече терминали – общинска или частна собственост, от пристанище по чл. 106а, които нямат определен срок на действие или съдържат клаузи, пораждащи сходен ефект.

§ 66. Параграф 13, в частта относно чл. 106в, ал. 2, § 15, в частта относно 109в, и § 39, т. 2 относно чл. 115с, ал. 3, влизат в сила на 1 януари 2021 г.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на 2020 г.
и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

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

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.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2017/352“ или „Регламента“.

Изработването на законопроекта е предвидено като Мярка № 70 в Плана за действие за 2019 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 18 на Министерския съвет от 2019 г., и като Мярка № 82 в Плана за действие за 2020 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, приет с Решение № 25 на Министерския съвет от 2020 г.

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

Гарантирайки правото на държавите – членки на Европейския съюз, сами да определят конкретния модел на управление на своите морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа и прилаганата в тях система от такси, Регламент (ЕС) 2017/352 поставя задължителни минимални изисквания относно: 1) установяване на прозрачна,

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

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 1281 от 19 май 2017 г.), към което тя препраща, в приложното поле на този акт на вторичното право на Европейския съюз попадат 2 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 по-горе очертава следната законодателна задача: да бъдат осигурени мерки на национално ниво за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, без да се засяга съществуващият 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 Регламент (ЕС) 2017/352 правомощия, определяне на процедурите, които тези органи трябва да следват, когато приемат предвидените в този регламент решения, процедурите по оспорване на тези решения, както и въвеждане на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на разпоредби на Регламент (ЕС) 2017/352.

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 от ЗМПВВПРБ; § 6, т. 2 относно изменение на чл. 103, ал. 2, т. 4 от ЗМПВВПРБ; § 7 относно изменение и допълнение на чл. 103а ЗМПВВПРБ; § 8 относно изменение на чл. 103в от ЗМПВВПРБ; § 9 относно изменение и допълнение на чл. 103г от ЗМПВВПРБ; § 10 относно изменение на чл. 103д от ЗМПВВПРБ; § 11 относно създаване на чл. 103е от ЗМПВВПРБ; § 12 относно изменение и допълнение на чл. 106 от 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 с чл. 106а–106к; § 14 относно изменение и допълнение на чл. 109а от ЗМПВВППРБ; § 15 относно създаване на чл. 109б и чл. 109в; § 32 относно изменение и допълнение на чл. 112п от ЗМПВВППРБ; § 36 относно изменение и допълнение на чл. 115м от ЗМПВВППРБ; § 37 относно изменение на чл. 115о от ЗМПВВППРБ; § 38 относно изменение на чл. 115п, ал. 7, т. 4, 5 и 10 от ЗМПВВППРБ; § 39 относно допълване на чл. 115с от ЗМПВВППРБ; § 41 относно изменение и допълнение на чл. 115у от ЗМПВВППРБ; § 42 относно изменение и допълнение на чл. 116 от ЗМПВВППРБ; § 44, т. 1–3 относно изменение на ал. 2 и създаване на нова ал. 3 на чл. 117 от ЗМПВВППРБ; § 45 относно изменение и допълнение на чл. 117а от ЗМПВВППРБ; § 46 относно изменение и допълнение на чл. 117б от ЗМПВВППРБ; § 47 относно изменение и допълнение на чл. 117в от ЗМПВВППРБ; § 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 ЗМПВВППРБ; Преходните разпоредби - § 56, § 58–62, § 64 и § 65, както и Заключителните разпоредби - § 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 (ДВ, бр. 24 от 2004 г.). Целта е била да се поправи съдържанието в първата редакция на ЗМПВВППРБ 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. 106 от ЗМПВВППРБ 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 от ЗМПВВППРБ), а достъпът до пазара на пристанищни услуги се предоставя с договор за възлагане на концесия (чл. 117а, ал. 2 и чл. 117в от ЗМПВВППРБ). 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 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 от ЗМПВВППРБ).

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 и 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 този регламент, в т.ч. 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 преамбюла 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.

Премахването на проведеното в чл.116, ал.3 от ЗМПВВППРБ разделение на пристанищните услуги на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и на услуги, за чието извършване това не е необходимо, позволява да бъде уеднаквен и облекчен редът за получаване на достъп до пазара на морско-техническите пристанищни услуги, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт, включително на посочените услуги в чл. 10, параграф 1, във връзка с чл. 1, параграф 2, букви „а“, „в“, „д“ и „ж“ от Регламент (ЕС) 2017/352 (бункероване, швартоване, приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и буксировка). С предложената с § 45, т.3 от законопроекта нова ал.4 на чл.117а от ЗМПВВППРБ се предлага в общия случай всеки търговец, доказал съответствието си с нормативно установените минимални изисквания, да придобива правото на достъп до пазара на морско-техническите пристанищни услуги по силата на вписването му в Регистъра на пристанищните оператори в Република България независимо дали услугата ще бъде извършвана в попадащо в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352 пристанище за обществен транспорт, или в пристанища извън приложното поле на регламента и без оглед на това дали за извършване на услугата ще бъдат използвани плавателни средства, сухопътни транспортни средства или разположени на пристанищната територия съоръжения. Изключение е предвидено само за тези морско-технически пристанищни услуги, които се извършват чрез използване на елементи на линейните инженерни мрежи на пристанищната техническа инфраструктура – снабдяване на корабите с електрическа енергия, вода и комуникации, като по отношение на тях е запазен досегашният ред за придобиване на право на достъп (чрез възлагане на концесия, когато услугата се предоставя на пристанище или терминал – държавна собственост, съответно по силата на договор, сключен със собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището или терминала).

Пряко свързани с прилагането на този подход са и предложените с § 46 и 47 от законопроекта промени съответно в чл.117б и чл.117в от ЗМПВВППРБ. За основа при формулиране на минималните изисквания, на които трябва да отговарят пристанищните оператори, предоставящи морско-техническите пристанищни услуги по чл.10, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352, е използван действащият текст на чл. 117б от ЗМПВВППРБ, но

съобразен с правилата на чл. 4, параграфи 2–4 от регламента и с обстоятелството, че видът на използваните за предоставянето на услугата технически средства вече не е определящ. Предложената нова редакция на чл. 117б, ал. 1, т. 5 от ЗМПВВППРБ (§ 46, т. 1, буква „б“ от законопроекта) е в синхрон с възприетата в действащото законодателство (Закона за концесиите, Закона за обществените поръчки) формулировка на изискването заявителят да не дължи плащане на публични държавни или общински вземания и постига уеднаквяване на изискуемата степен, в която заявителят трябва да му съответства, независимо дали е български търговец или търговец със седалище в друга държава – членка на Европейския съюз. Новите разпоредби на ал. 3–6 на чл. 117б от ЗМПВВППРБ (§ 46, т. 3 от законопроекта), уреждащи начина, по който Изпълнителна агенция „Морска администрация“ осъществява контрол за наличието на продължаващо съответствие на пристанищния оператор (т.е. съответствие през целия период и във всеки един момент, в който извършва пристанищните услуги), са способ да се осигури поддържането на високо качество на предоставяните пристанищни услуги.

Предлаганите 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 от 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 Европейската комисия по този въпрос – (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), за случаите, в които може да бъде постановено освобождаване на корабоприитежател от задължението за заплащане на тези такси, за лицата, които имат право да постановят такова освобождаване, за задължението на последните периодично да предоставят на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ информация за извършените освобождавания и за дейностите, за които набраните средства може да бъдат разходвани; 8) запазва се съществуващото и в момента задължение на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да превежда на Министерството на отбраната част от пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура (според действащата разпоредба на чл. 103в, ал. 2, изречение второ от ЗМПВВППРБ – част от светлинните такси), съответстваща на поддържаните от него средства за навигационно осигуряване; 9) запазва се сегашното законодателно решение, съгласно което цените на пристанищните услуги се определят по размер и се събират от пристанищните оператори, извършващи съответната услуга; 10) въвежда се предвидената и в Регламент (ЕС) 2017/352 правна възможност

при определени условия цените на пристанищните услуги да бъдат включени в пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, като се въвежда изрично изискване на ползвателите на пристанището да се предоставя ясна информация каква част от заплатената сума съставляват цените на услугите и каква – пристанищните такси; 11) определят се способите за публично обявяване на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги.

Предлаганата промяна в системата от пристанищни такси е необходима както поради правно-технически, така и по съвсем практически съображения, свързани с прилагането на ЗМПВВПРБ в бъдеще. От една страна, използваната в ЗМПВВПРБ терминология по отношение на пристанищните такси се привежда в съответствие с тази на Регламент (ЕС) 2017/352. От друга страна, 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 предвид 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 сума, включена в 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 от използваната техника и от 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 от ЗМПВВПРБ 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 от ЗМПВВПРБ, които са разположили в пристанищната акватория плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега или за защита от ветрово или вълново въздействие. По този начин акваториална такса ще се заплаща само в случаите, в които конкретен стопански субект действително и трайно е ангажирал по-голяма част от ограничения публичен ресурс – акватория на Черно море (съответно на река Дунав), разполагайки в него собствените си плаващи съоръжения, за да осъществява търговската си дейност, отколкото би ползвал, ако посещаващите пристанището кораби пристават и престояват само на стационарните хидротехнически пристанищни съоръжения.

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

собственост, и описаните по-горе промени в уредбата на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура предполагат:

- 1) разширяване и уточняване на съдържанието на понятието „обща техническа инфраструктура на пристанището“, дефинирано твърде общо в действащата разпоредба на чл. 117а, ал. 5 от ЗМПВВППРБ; 2) въвеждане на законови определения за понятията „инфраструктура за достъп“, „инфраструктура за достъп по суша“ и „инфраструктура за достъп по море или по вътрешни водни пътища“, използвани за обозначаване на онази специфична част от общата техническа инфраструктура, която осигурява възможност за достигане до пристанището по вода или по суша и за влизане в него; 3) определяне на кръга от лица, на които може да принадлежи правото на собственост върху общата техническа инфраструктура и върху инфраструктурата за достъп в различните по вид пристанища; 4) определяне на лицето, отговорно за поддържането на общата техническа инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт и в частност на инфраструктурата за достъп до пристанищата в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352. На изпълнението на тези задачи са посветени разпоредбите на § 6, т. 2, § 12, § 32, § 36, т. 1, буква „в“, § 50, т. 2, буква „г“ и § 64 от законопроекта. Предложеното принципно разрешение, според което инфраструктурата за достъп по вода и по суша до пристанищата за обществен транспорт да е публична държавна собственост, точно както и другата обща техническа инфраструктура на пристанищата по чл. 106а и на другите пристанища, в които поне един терминал е държавна собственост, е подчинено на идеята да бъдат създадени равни условия за всички пристанищни оператори, така че времето за предоставяне на пристанищните услуги и тяхното качество да зависят само от създадената от съответния оператор организация на работа, прилаганите технологии за обработване на товарите, използваната техника и знанията и уменията на пристанищния персонал. По същите съображения се предлага в пристанищата по чл. 106а и в другите пристанища – държавна собственост, общата техническа инфраструктура да се изгражда, разширява и поддържа от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Последното налага да бъдат създадени съобразени със спецификата на пристанищата разпоредби относно реда за отчуждаване на имоти и части от имоти за изграждане (съответно за разширяване) на инфраструктура за достъп по суша (§ 32 от законопроекта относно допълване на чл. 112п от ЗМПВВППРБ с ал. 2–7) и уреждане на заварените случаи (§ 64 от Преходните и заключителните разпоредби на законопроекта). Формулирането на тези специални правила е направено по примера на действащите норми на чл. 83–83б от Закона за устройство на територията относно изграждането на

водопроводни и канализационни мрежи и съоръжения и чл. 64 от Закона за енергетиката относно сервитутите на линейните енергийни обекти.

Основната част от мерките за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 е систематизирана в предлагания с § 13 от законопроекта нов раздел IIa „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 в глава четвърта „Пристанища“ от ЗМПВВПРБ, включващ чл. 106а–106к. С разпоредбите на този раздел се постига следното: 1) определят се юридическото лице, натоварено да осъществява функциите на „управителен орган на пристанището“ по смисъла на чл. 2, т. 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както и ведомството, натоварено да осъществява функциите на „компетентен орган“ по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 – Изпълнителна агенция „Морска администрация“; 2) извършва се „разпределяне“ между управителния орган на пристанището и компетентния орган на онези функции, за които според разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352 държавата членка разполага с правото да прецени на кого да ги възложи; 3) създава се законово основание за финансиране на дейността на компетентния орган с част от пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура съобразно съществуващата в Регламент (ЕС) 2017/352 възможност за това; 4) регламентира се процедурата на обществени консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересувани страни, които управителният орган на пристанището е длъжен да проведе, преди да приеме решение по съществени въпроси от своята компетентност; 5) определя се органът, натоварен да осъществява контрола по чл. 11, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 за спазване на правилата за финансова прозрачност и реда за осъществяване на този контрол – Агенцията за държавна финансова инспекция, при условията и по реда на Закона за държавната финансова инспекция; 6) определя се органът, компетентен да разглежда жалбите срещу решения за определяне на структурата и размера на цените на пристанищните услуги, които не са изложени на ефективна конкуренция (морско-техническата пристанищна услуга „пилотаж“, морско-технически пристанищни услуги, извършвани от вътрешен оператор по силата на наложено задължение за обществена услуга, и морско-технически пристанищни услуги, извършвани от ограничен брой пристанищни оператори на основание чл. 6, параграф 1, буква „б“ от Регламент (ЕС) 2017/352) – изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и редът за разглеждане на тези жалби; 7) определят се компетентният съд и редът за разглеждане на жалби срещу посочените в чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 актове на

управителния орган на пристанището (включително жалбите срещу решения, с които се определят структурата и размерът на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура), на компетентния орган, на органите по чл. 11, параграф 5 (Агенцията за държавна финансова инспекция) и по чл. 12, параграф 3 (изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“) от Регламент (ЕС) 2017/352 и на другите компетентни национални органи. 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 ЗМПВВППРБ предвиждаше жалбите срещу решения, с които се определят структурата и размерът на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, подобно на жалбите срещу решения за определяне на структурата и размера на цените на попадащите в обхвата на чл. 12, параграф 1 от регламента пристанищни услуги, да се разглеждат като първа инстанция от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, а оспорването на неговите актове по жалбите да се осъществява пред компетентния административен съд. Предложението беше основано на разбирането, че с оглед на предмета на оспорените решения, при произнасянето по жалби срещу тях е необходимо да бъде извършвана преценка не само на законосъобразността, но и на целесъобразността им. В подкрепа на това разбиране е и изложеното в преамбюла (съображения) 12, 40, 46, 47 и 50 от Регламент (ЕС) 2017/352. Резултат от съобразяването на постъпили в хода на общественото обсъждане бележки и предложения е сега предлаганото законово разрешение, според което пред изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ може да бъдат оспорени решенията на пристанищните оператори за определяне структурата и размера на цените на попадащите в обхвата на чл. 12, параграф 1 от регламента пристанищни услуги, докато 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 тези за определяне на структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се извършва само пред съд по реда за обжалване на индивидуални административни актове по Административнопроцесуалния кодекс.

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 ЗМПВВППРБ 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) създаване на административнонаказателни разпоредби за нарушаване на правилата на Регламент (ЕС) 2017/352 (§ 49) и 4) внасяне на необходимите промени в разпоредбите на Кодекса на търговското корабоплаване, които уреждат функционалната компетентност и източниците на финансиране на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и правомощията на нейния изпълнителен директор (§ 52 от Преходните и заключителните 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 ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 28 от 2018 г.), включена в законопроекта с оглед на постъпило в хода на публичните консултации предложение във връзка с Решението на Министерския съвет по чл. 103а, ал. 2 от ЗМПВВППРБ, както и останалите преходни и заключителни разпоредби, посредством които се уреждат заварените случаи, постига се синхрон между предлаганите със законопроекта промени и текстове на други действащи закони (Закона за държавната собственост и Закона за държавните такси) и се отлага за началото на новата финансова и счетоводна година (1 януари 2021 г.) влизането в сила на разпоредбите относно акваториалната такса, новия източник на финансиране на дейността на компетентния орган по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 и правилата за финансова политика и отчетност, които управителният орган на пристанището следва да прилага. В същата група трябва да бъдат включени и разпоредбите на § 38, т. 2 за изменение на чл. 115п, ал. 7, т. 5 от ЗМПВВППРБ и § 41, т. 1 за изменение на чл. 115у, ал. 1 от ЗМПВВППРБ, 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 по чл. 106а и които са включени в законопроекта, за да бъдат отчетени получените в хода на публичните консултации становища за необходимостта от по-голяма яснота относно процеса на формиране на икономическата стратегия на пристанището и оттам – относно процеса на определяне на структурата и размера на пристанищните такси, които ще бъдат събирани в него.

Втората по обем група от разпоредби на законопроекта предвижда промени в текстове, които не са непосредствено свързани с въвеждането на мерки за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, но без които законопроектът не би могъл да съответства на изискванията на Закона за нормативните актове и на Указ № 883 от 1974 г. за неговото прилагане. Тяхната главна задача е да се постигне уеднаквяване на понятийния апарат на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Към тази група следва да бъдат отнесени разпоредбите на § 1 относно изменение и допълнение на чл. 60а от ЗМПВВПРБ; § 4, т. 1, букви „а“ и „б“ относно изменение и допълнение съответно на чл. 92, ал. 5, т. 2 и 5 от ЗМПВВПРБ; § 5 относно изменение на чл. 96, ал. 2 и 3 от ЗМПВВПРБ; § 19, т. 1–3 относно изменение и допълнение на чл. 112, ал. 1–3 от ЗМПВВПРБ; § 20, т. 2, буква „а“ относно изменение на чл. 112а, ал. 2, т. 3 от ЗМПВВПРБ; § 21 относно изменение и допълнение на чл. 112а¹, ал. 1 от ЗМПВВПРБ; § 22, т. 1 и 2 относно изменение на чл. 112б, ал. 1 и ал. 2, т. 3 от ЗМПВВПРБ; § 23 относно изменение и допълнение на чл. 112в, ал. 2 от ЗМПВВПРБ; § 24 относно изменение и допълнение на чл. 112г от ЗМПВВПРБ; § 25 относно изменение на чл. 112г¹ от ЗМПВВПРБ; § 27 относно изменение на чл. 112е, ал. 2 от ЗМПВВПРБ; § 28 относно изменение и допълнение на чл. 112з от ЗМПВВПРБ; § 29 относно изменение и допълнение на чл. 112и от ЗМПВВПРБ; § 30 относно изменение на чл. 112к от ЗМПВВПРБ; § 31 относно изменение на чл. 112л, ал. 1 от ЗМПВВПРБ; § 33, т. 1, т. 2 и т. 3, буква „а“ относно изменение и допълнение на чл. 112с, ал. 1, 3 и 6 от ЗМПВВПРБ; § 35 относно изменение на чл. 115л, ал. 3 от ЗМПВВПРБ; § 43 относно изменение и допълнение на чл. 116а от ЗМПВВПРБ; § 50, т. 2, буква „в“ относно отмяна на § 2, т. 42 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ, Преходната разпоредба на § 57 и заключителните разпоредби на § 55, т. 1, буква „б“ и т. 2.

От тази категория разпоредби следва специално да бъдат отбелязани разпоредбите, 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 от ЗМПВВПРБ, според първата разпоредба от които пристанището е съвкупност от акватория, територия и инфраструктура, а съгласно втората разпоредба 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 страна, 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 от 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 2017 г. 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 от ЗМПВВПРБ 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 в 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 заключителните разпоредби на този законопроект се предлага да получат статут на терминали от пристанище по чл. 106а; 4) предвид описаната особеност на националния закон и с оглед на 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 този 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 2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване.

С § 4, т. 2 относно допълване на чл. 92 от 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 от ЗМПВВПРБ; 2) реда и условията за отстраняване на недостатъци в заявлението за извършване на административна услуга, когато производството започва по заявление на заинтересуваното лице (собственика на пристанищната територия и инфраструктура); 3) сроковете за извършване на административната услуга и длъжностните лица, отговорни за предоставянето ѝ. Необходимо е да се отбележи, че се предлага значително разширяване на кръга от случаи, в които административният орган е длъжен да започне производството по собствена инициатива. Към настоящия момент служебно започват производствата по вписване на данните по чл. 92, ал. 4, т. 7 и 11 от 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 от ЗМПВВПРБ се вписват служебно само когато новото удостоверение за експлоатационна годност е издадено поради изтичане срока на предходното удостоверение, т.е., когато няма настъпили други промени, подлежащи на вписване в регистъра. Предлагащото сега законодателно решение има за цел да намали административната тежест върху гражданите и юридическите лица и се основава на следното: 1) част от подлежащите на вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 от ЗМПВВПРБ обстоятелства се отразяват и в удостоверението за експлоатационна годност на съответното пристанище или пристанищен терминал (наименованието и видът на пристанището, съответно наименованието и предназначението на пристанищния терминал; собственикът на пристанищната територия и инфраструктура; пристанищните дейности и услуги, които се извършват на пристанището, съответно на терминала; общата площ на откритите и на покритите складове и общият обем на специализираните складове за наливни и насипни товари); 2) винаги, когато заявената промяна на обстоятелства е свързана както с вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 от ЗМПВВПРБ, така и с издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, вписването в регистъра се извършва след издаване на удостоверението, както изисква чл. 92, ал. 6 от ЗМПВВПРБ; 3) към заявлението за вписване в регистъра на пристанищата и

специализираните пристанищни обекти не се прилагат доказателства, различни от представените в производството по издаване на удостоверение за експлоатационна годност.

С § 19, т. 4 от законопроекта се предлага в чл. 112 от ЗМПВВПРБ да бъде създадена препращаща норма (нова ал. 5), която да позволи в случаите на вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 от ЗМПВВПРБ на специализирани пристанищни обекти по чл. 111а, ал. 1 и чл. 111б, ал. 1 от 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 от 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 редът за отстраняване на недостатъци в подаденото заявление; 4) сроковете за извършване на административната услуга и длъжностните лица, отговорни за предоставянето ѝ.

В проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ са включени и група норми, чиято цел е да бъдат усъвършенствани отделни разпоредби на закона, чрез: 1) отстраняване на допуснати грешки или неточности при първоначалното обнародване на закона или при последващи негови изменения – § 2 от законопроекта относно изменение на чл. 67, ал. 1 от ЗМПВВПРБ; § 4, т. 1, букви „в“ и „г“ относно изменение на чл. 92, ал. 5, т. 9 и 10 от ЗМПВВПРБ; § 6, т. 1 и 3 относно изменение съответно на чл. 103, ал. 2, т. 2 и 6 от ЗМПВВПРБ; § 16 относно изменение на чл. 110, ал. 1 от ЗМПВВПРБ; § 18, т. 2 относно изменение на чл. 111в, ал. 5 от ЗМПВВПРБ; § 20 относно изменение и допълнение на чл. 112а, ал. 1 и 2 от ЗМПВВПРБ; § 26, т. 1 относно изменение на чл. 112д, ал. 1 от ЗМПВВПРБ; § 33, т. 3, буква „б“ относно изменение на чл. 112с, ал. 6, т. 4 от ЗМПВВПРБ, както и Заклучителната разпоредба на § 63 от законопроекта; 2) отразяване в текста на препращащи норми на действителното актуално наименование на акта, към който те препращат – § 3 от законопроекта относно допълване на чл. 87, ал. 2 от ЗМПВВПРБ и свързания с него § 50, т. 2, буква „б“ относно отмяна на § 2, т. 23 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ; 3) създаване на правила на ниво закон относно съставянето и връчването на констативни актове за установяване на обстоятелствата, обосноваващи нуждата от премахване на преместваеми обекти, поставени на територията на пристанищата, както и за подаване на възражения от страна на

заинтересуваните лица срещу тези констативни актове – § 34 относно изменение и допълнение на чл. 112т от 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 Решение № 411 на Министерския съвет от 2016 г., допълнено с Решение № 609 на Министерския съвет от 2016 г. и изменено с Решение № 191 на Министерския съвет от 2018 г. и Решение № 421 на Министерския съвет от 2019 г. Същата мярка предвижда засилване на служебното начало в административните производства по даване на разрешение за изработване и по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове на пристанищата за обществен транспорт – § 22, т. 3–5 относно допълване на чл. 112б от 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 от ЗМПВВППРБ, и диференциране на предвидените в тях санкции с оглед на 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 от ЗМПВВППРБ и § 18, т. 1 относно изменение на чл. 111в, ал. 1 от ЗМПВВППРБ, както и на свързаните с тях разпоредби на § 26, т. 2–6 относно допълване на чл. 112д от ЗМПВВППРБ с нова ал. 4 и изменение на досегашните ал. 4–7 и на § 55, т. 1, буква „а“ 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.

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 ЗМПВВППРБ 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.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(~~Бойко Борисов~~)



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ**

СТАНОВИЩЕ

на дирекция „Модернизация на администрацията“

ОТНОСНО: частична предварителна оценка на въздействието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България

На основание чл. 306 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, дирекция „Модернизация на администрацията“ съгласува постъпилата с Ваш изх. № 03 – 00 - 456 от 26 ноември 2018 г. частична предварителна оценка на въздействието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, със следните препоръки:

Относно раздел „Идентифициране на заинтересованите страни“

Предвид на това, че са посочени голям брой преки и косвени заинтересовани страни, за да се изясни обхвата на действие, предлагаме да се посочи ориентировъчен брой на:

- собствениците на пристанища и специализираните пристанищни обекти;
- пристанищните оператори и техните работници и служители;
- ползвателите на пристанищни услуги;
- екипажите на риболовните кораби и др.

Относно раздел „Варианти на действия“

При представянето на Вариант II следва да бъдат описани конкретните действия и предложения, касаещи например: финансирането и достъпа до пазара на пристанищните услуги, определянето на размера на таксите за ползването на пристанищната инфраструктура, въвеждането на системата от санкции, както и всички останали нормативни промени, които ще окажат съществено въздействие върху посочените заинтересовани страни.

Относно раздели „Негативни въздействия” и „Положителни въздействия”

В тези два раздела следва да се разгледат негативните и положителните въздействия за **всички** идентифицирани заинтересовани страни. Предлагаме информацията да бъде допълнена, като се посочат конкретните въздействия върху тях. Прогнозираното въздействие следва да се анализира с количествени и качествени критерии.

Относно раздел „Как въздейства акта върху микро, малки и средни предприятия”

Поради липса на информация относно конкретните действия, които се предлагат да бъдат предприети, към момента не става ясно дали промените ще се отразят по някакъв начин върху гражданите и бизнеса, в това число и микро, малките и средните предприятия. Предлагаме да се ревизира информацията, че нормативния акт не засяга МСП, с оглед на включените в раздел 3 заинтересовани страни, например пристанищни оператори, собственици на пристанищни обекти и др. В случай че остава твърдението, актът да няма ефект върху МСП, то следва да бъде обосновано.

Във връзка с Решение № 704 от 5 октомври 2018 г. на Министерския съвет, за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване, предлагаме да се вземат под внимание предвидените мерки, касаещи Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

На основание чл. 306, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА”**

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/

Приложение № 1

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода: 1 юли – 31 декември 2019 г.	Дата: 11.11.2019 г.
Контакт за въпроси: Павлинка Ковачева	Телефон: 0700 10 145
1. Дефиниране на проблема: 1. За точното 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 общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ, L 57 от 3 март 2017 г.) е необходимо да бъдат приети мерки на национално ниво. 2. Несъвършенство на съществуващата законова уредба на производствата по вписване на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти в регистъра по чл. 92, ал. 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и по вписване на пристанищни оператори в регистъра по чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРБ, изразяващо се в непълно съответствие с изискванията на чл. 7 и чл. 14 – 17 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> Проблем 1: През 2017 г. Европейският парламент и Съветът приеха 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 общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (по-нататък за краткост „Регламент (ЕС) 2017/352“). С този акт на вторичното право на Европейския съюз за първи път се създава единна нормативна рамка, приложима в морските пристанища на държавите членки от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), по отношение на правилата за достъп 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 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-доброто 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 за: **1)** установяване на прозрачна, обективна, недискриминационна и пропорционална процедура за предоставяне правото 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 защитата 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 съществени 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 действена процедура за разглеждане на жалби и система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на регламента.

Проблем 2: Със свое Решение № 704 от 5 октомври 2018 г. Министерският съвет одобри 5 групи мерки за трансформация на модела на административно обслужване. В първата група одобрени мерки (по Приложение № 1 към т. 1, буква „а“ от Решението) са включени мерките, целящи опростяване и привеждане на услугите за бизнеса в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. Под № 98 и № 116 в това приложение са включени мерки, които засягат режимите по регистрация на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти и на пристанищни оператори.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

По проблем 1: Нормативната уредба на видовете, устройството, управлението и финансирането на българските пристанища, както и на реда за достъп до пазара на пристанищни услуги се съдържа в глава четвърта „Пристанища“ на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Разпоредбите на закона се прилагат по отношение, както на морските ни пристанища, така и за пристанищата по река Дунав от всички видове – за обществен транспорт (т.е. пристанища, в които се извършва обработване на товари или обслужване на пътници), рибарски, яхтени и със специално предназначение.

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 1281 от 19 май 2017 г.), към което тя препраща, в приложното поле на регламента 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.

Точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 налага промени в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) в следните посоки: 1) премахване на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение и привеждане на съществуващите в момента пристанища за обществен транспорт с национално и с регионално значение в района на Бургас и Варна в максимално съответствие с определението за „пристанище“ по чл. 92, ал. 1 ЗМПВВПРБ и с разпоредбата на чл. 103, ал. 2 ЗМПВВПРБ, съдържаща минималния задължителен списък от природни, изкуствено създадени (изградени в резултат на човешка дейност) и организационни условия, с които трябва да разполага всяко пристанище за обществен транспорт, за да бъде такова; 2) премахване на класификацията на пристанищните услуги според технологията и организацията, необходими за осъществяването им, на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и услуги, за чието извършване това не е необходимо; 3) промяна на уредбата на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги по начин, който в максимална степен 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 въпросните 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.

По проблем 2: С чл. 92, ал. 4, чл. 112, ал. 3 и 4 и чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРБ са създадени два регулаторни регистрационни режима – по отношение на пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти и по отношение на пристанищните оператори.

Съгласно чл. 7, ал. 2 и чл. 16, ал. 1 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност срокът за отстраняване на нередовности в подадено заявление за регистрация, особените правила в производството по вписване, както и особените правила за спиране и прекратяване на съответната стопанска дейност, съответно за заличаването на лицето от регистъра следва да бъдат определени в специалния закон, уреждащ регистрационния режим.

Последното налага да бъдат внесени промени в действащите разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, които регламентират реда и условията за извършване на вписвания в регистрите по чл. 92, ал. 4 и чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРБ.

Изработването на проект на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, с оглед усъвършенстване на законовата уредба на обществените отношения, възникващи във връзка с регистрацията на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти, както и на пристанищни оператори, е включено като мярка съответно с № 98 и № 116

в Приложение № 1 към т. 1, буква „а“ от Решение № 704 на Министерския съвет от 5 октомври 2018 г.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

До този момент не са извършвани последващи оценки на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

2. Цели:

Цел 1: Въвеждане на национални правни мерки, осигуряващи точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 в българските морски пристанища за обществен транспорт от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, при максимално запазване на съществуващия правен режим на останалите български пристанища.

Цел 2: Усъвършенстване на разпоредбите на ЗМПВВПРБ относно регистрация на пристанища, пристанищни терминали, специализирани пристанищни обекти и пристанищни оператори, с оглед привеждането им в съответствие с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Пряко засегнати:

- Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- Изпълнителна агенция „Морска администрация“;
- собствениците на пристанища за обществен транспорт с регионално значение, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – общо 7 (седем) търговски дружества;
- собствениците на пристанища за обществен транспорт с регионално значение (морски и речни), извън приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – общо 24 (двадесет и четири) юридически лица (търговски дружества и общини);
- пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги в българските пристанища за обществен транспорт – общо 67 (шестдесет и седем) юридически лица, от които 65 (шестдесет и пет) търговски дружества и 2 (две) общини;
- работниците и служителите на търговците – пристанищни оператори.
- собствениците на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ – общо 40 (четиридесет) юридически лица;
- Агенция за държавна финансова инспекция.

Косвено засегнати:

- ползвателите на пристанищни услуги в българските морски пристанища, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – корабоприитежатели на около 3 800 (три хиляди и осемстотин) кораба, които посещават тези пристанища;
- ползвателите на българските морски и речни пристанища;
- населението на черноморските и дунавските общини.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Вариант 1 „Без действие“:

При този вариант ще се наблюдава:

- отсъствие на адекватни мерки в националното законодателство, осигуряващи точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, в това число: 1) отсъствие на правен механизъм,

осигуряващ участие на ползвателите на пристанищата, попадащи в приложното поле на регламента, и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани с развитието и функционирането на тези пристанища; 2) отсъствие на ефективна процедура за разглеждане на жалби срещу решения или мерки, приети в изпълнение на Регламент (ЕС) 2017/352; 3) отсъствие на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на регламента;

➤ запазване на досегашната правна уредба на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, при която отсъстват правни гаранции, че размерът на таксите се формира по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и е обвързан с разходите за поддържане на съществуващата и за изграждане на нова пристанищна инфраструктура;

➤ запазване на досегашната правна уредба на цените на пристанищните услуги, при която отсъстват правни гаранции, че размерът на таксите се формира по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и е обвързан с разходите за извършване на съответната пристанищна услуга;

➤ запазване на съществуващите несъответствия между разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България относно регистрацията на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти и на пристанищни оператори, от една страна, и изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, от друга.

Вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:

При този вариант ще се наблюдава:

➤ премахване на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение;

➤ създаване на адекватни на българските условия специфични правила относно устройството, управлението, финансирането и достъпа до пазара на пристанищни услуги в морските ни пристанища за обществен транспорт, които попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352, в това число: 1) определяне на юридическото лице, натоварено да осъществява функциите на „управителен орган на пристанище“ по смисъла на чл. 2, т. 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както и на 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) извършване на „разпределение“ между управителния орган на пристанището и компетентния орган на онези функции, за които, съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352 държавата членка разполага с правото да прецени на кого да ги възложи; 3) създаване на 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) създаване на процедурни правила, осигуряващи участието на ползвателите на пристанищата и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани с развитието и функционирането на съответното пристанище; 5) определяне на органа, 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) определяне на органа, 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) – изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и редът за разглеждане на тези жалби; 7) определяне на компетентния съд и на реда за разглеждане на жалби срещу посочените в

чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 актове на управителния орган на пристанището, включително на жалбите по чл. 13, параграф 6 от регламента (срещу актовете на управителния орган за дефиниране на структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура), а също и на приетите по силата на регламента актове на компетентния орган и на органите по чл. 11, параграф 5 и по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352; 8) въвеждане на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на Регламент (ЕС) 2017/352;

➤ усъвършенстване на правната уредба на пристанищните дейности и услуги, включително чрез: 1) премахване на класификацията на пристанищните услуги според технологията и организацията, необходими за осъществяването им, на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и услуги, за чието извършване това не е необходимо; 2) въвеждане на обективни и недискриминационни изисквания, на които лицата, желаещи да получат достъп до пазара на пристанищни услуги, следва да отговарят (изисквания за професионална пригодност) не само в момента на получаване на достъпа, но и през цялото време, докато осъществяват дейността си; 3) въвеждане на правила за осъществяване на контрол за продължаващото съответствие с изискванията за професионална пригодност;

➤ промяна в системата на пристанищните такси и на цените на пристанищните услуги, която се изразява 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) ясно и недвусмислено се определя кръга от кораби, за които се дължат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура и за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност; 4) изчерпателно се дефинира кръга от лица, 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; 5) на ниво закон се определят сроковете, в които пристанищните такси следва да бъдат заплащани; 6) дефинират се принципите и правилата за определяне размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура и дейностите, за които могат да бъдат разходвани набраните чрез тях средства; 7) запазват се въведените в съответствие с изискванията на Директива 2000/59/ЕО правила за: определяне размера на пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, случаите, в които може да бъде постановено освобождаване на корабоприитежател от задължението за заплащане на тези такси, лицата, които имат право да постановят такова освобождаване, задължението на последните периодично да предоставят на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ информация за извършените освобождавания и дейностите, за които набраните средства може да бъдат разходвани; 8) запазва се сегашното законодателно решение, съгласно което цените на пристанищните услуги се определят по размер, обявяват се публично и се събират от пристанищните оператори, извършващи съответната услуга, но се въвежда 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, с изричното изискване на ползвателите на

пристанището да се предоставя ясна информация каква част от заплатената сума съставляват пристанищните такси.;

➤ промяна в уредбата на т.нар. „акваториална такса“, определяна по размер от Министерския съвет и събирана ежегодно в полза на фиска, чрез намаляване на кръга на задължените за заплащането ѝ лица и на случаите, в които тя се дължи;

➤ въвеждане на ниво закон на задължение 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;

➤ привеждане на понятийния апарат на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, използван за целите на сигурността на пристанищата и пристанищните съоръжения, в пълно съответствие с 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., което става възможно при премахване на съществуващото в момента деление на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и с регионално значение.

➤ изпълнение на мерки № 98 и № 116 от Приложение № 1 към т. 1, буква „а“ на Решение № 704 на Министерския съвет от 5 октомври 2018 г. чрез привеждане на разпоредбите на чл. 92, 117 и 117б ЗМПВППРБ в пълно съответствие с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

При вариант I „Без действие“:

Икономически въздействия:

➤ непълно адаптиране на българските морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа към новите транспортни и логистични изисквания;

➤ структурно изоставане и пропусната възможност за икономическо развитие на българските морски пристанища от основната и широкообхватната TEN-T, което може да задълбочи небалансираното използване на българската част от трансевропейската транспортна мрежа.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и пристанищните оператори, така и по отношение на всички ползвателите на морските ни пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

➤ запазване на сегашното ниво на прозрачност на финансиране на пристанищата и отсъствие на механизми за по-нататъшно насърчаване на лоялната конкуренция и за недопускане на случаи на изкривяване на пазара;

➤ запазване на сегашното ниво на такси за ползване на пристанищната инфраструктура и цени за пристанищните услуги, пречатващо повишаването на привлекателността на българските пристанища;

➤ запазване на съществуващото ниво на качеството на предоставяните пристанищни услуги;

➤ недостатъчни и неефективни инвестиции за пристанищна инфраструктура и в резултат – отсъствие или недостатъчна степен на развитие на пристанищния сектор.

Тези негативни въздействия се проявяват по отношение не само на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, но също и по отношение на всички собственици на пристанищна територия и инфраструктура, на всички пристанищни оператори, както и на ползвателите на пристанищата;

➤ запазване на съществуващите несъответствия в уредбата на регистрационните режими, установени за пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти и за пристанищните оператори, с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност;

➤ запазване на съществуващото ниво на административна тежест върху бизнеса в пристанищния сектор.

Тези негативни въздействия се проявяват по отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и на пристанищните оператори.

Социални въздействия:

➤ запазване на съществуващата степен на подготвеност на пристанищните работници за осъществяване на пристанищните дейности и услуги;

➤ запазване на съществуващото положение, при което осигуряването на подходящо периодично обучение на пристанищния персонал и възможности за повишаване на неговата квалификация и знания зависи изцяло от вижданията и управленските умения на ръководните служители на пристанищния оператор.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на самите пристанищни работници, така и по отношение на всички собственици на пристанищна територия и инфраструктура, на всички пристанищни оператори и на ползвателите на пристанищата.

Екологични въздействия:

➤ запазване на съществуващата в момента степен на натиск, оказван от морския транспорт и пристанищата върху морската околна среда.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, така и на цялото население на черноморските и дунавските общини.

Всички идентифицирани негативни въздействия са значителни.

При вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:

Икономически въздействия:

Не са идентифицирани негативни икономически въздействия.

Социални въздействия:

➤ увеличаване на натовареността на служителите от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, пряко ангажирани в дейността по осъществяване на контрол спрямо пристанищата и пристанищните оператори и по разглеждане на жалби по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352;

➤ увеличаване на натовареността на определени групи от служители в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както и на служителите в Агенцията за държавна финансова инспекция, на които е възложено да осъществяват контрола по чл. 11, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

При вариант I „Без действие“:

Икономически въздействия:

Не са идентифицирани положителни икономически въздействия.

Социални въздействия:

Запазване на съществуващото ниво на натовареност на служителите от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и Агенцията за държавна финансова инспекция.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

При вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:

Икономически въздействия:

➤ създаване на необходимите нормативни условия за успешно адаптиране на българските морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа към новите транспортни и логистични изисквания;

➤ създаване на необходимите нормативни предпоставки за преодоляване на съществуващото структурно изоставане на българските морски пристанища от основната и широкообхватната TEN-T и на небалансираното използване на българската част от трансевропейската транспортна мрежа.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и пристанищните оператори, така и по отношение на всички ползвателите на морските ни пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

➤ по-голяма прозрачност на финансирането на пристанищата, насърчаване на лоялната конкуренция и ефективно противодействие на случаите на изкривяване на пазара;

➤ усъвършенстване на механизмите на формиране на размера на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и на цените на пристанищните услуги;

➤ повишаване на качеството на предоставяните пристанищни услуги;

➤ повишаване на привлекателността на българските морски пристанища;

➤ създаване на условия за нови и ефективни инвестиции в пристанищния сектор.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура, пристанищните оператори и всички ползватели на пристанищата;

➤ отстраняване на съществуващите несъответствия в уредбата на регистрационните режими, установени за пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти и за пристанищните оператори, с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност;

➤ намаляване на административна тежест върху бизнеса в пристанищния сектор.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и по отношение на пристанищните оператори.

Социални въздействия:

Създаване на необходимите нормативни условия за осигуряване на подходящо първоначално и периодично обучение на пристанищните работници като важно условие за повишаване качеството на пристанищните услуги и за защита на здравето и безопасността на самите работници.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на самите пристанищни работници и по отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура, на пристанищните оператори и на ползвателите на пристанищата.

Екологични въздействия:

Намаляване на натиска, който морският транспорт и пристанищата оказват върху морската околна среда.

Тези положителни въздействия се проявяват не само по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, но и на цялото население на черноморските и дунавските общини.

Всички описани положителни въздействия са в пряка връзка с постигането на формулираните цели.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани потенциални рискове от приемането на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐ Ще се повиши

☒ Ще се намали

☐ Няма ефект

По отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и на пристанищните оператори намаляването на административната тежест се изразява в увеличаване на случаите, в които регистърните производства (производства по вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ и в регистъра по чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРБ) започват по инициатива на административния орган за сметка на случаите, инициирани от съответните заинтересувани лица. От последното произтича и намаляване на случаите, в които за провеждане на производство по вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ или в регистъра по чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРБ се дължи държавна такса.

Ако до този момент регистърното производство започва по инициатива на административния орган само в 2 (два) случая, след приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България това ще става в 6 от всеки 10 случая.

По отношение на общините и частните юридически лица – собственици на територията и инфраструктурата на пристанища за обществен транспорт, намаляването на административната тежест се изразява в премахване на задължението за ежегодна заплащане на акваториална такса.

По отношение на общините и частните юридически лица – собственици на територията и инфраструктурата на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, намаляването на

административната тежест се изразява в ограничаване на случаите, в които се дължи заплащане на акваториална такса.

В настоящия момент такава такса се дължи за правото да се ползва оперативната акватория на пристанището от собствениците на територията и инфраструктурата на всичките 40 (четиридесет) пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ. След приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България акваториална такса ще се дължи само от тези от тях, които са разположили в акваторията плаващи хидротехнически съоръжения, осигуряващи защита от ветрово или вълново въздействие или връзка между кораба и брега. В настоящия момент такива плаващи съоръжения има в акваторията на 15 (петнадесет) пристанища, от които: 3 (три) са рибарски, 8 (осем) са яхтени и 4 (четири) са със специално предназначение.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Не се създават нови регулаторни режими.

Засягат се следните съществуващи режими:

- вписване на пристанища в Регистъра на пристанищата на Република България;
- вписване на пристанищни оператори в Регистъра на пристанищните оператори в Република България.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

- ☐ Актът засяга пряко МСП
- ☒ Актът не засяга МСП
- ☐ Няма ефект

Ефектът на законопроекта върху микро-, малки и средни предприятия, доколкото има такива в групите пряко и косвено засегнати заинтересовани страни (собственици на пристанища, пристанищни оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги, ползватели на пристанища, корабоприетатели), е същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същите засегнати групи, но нямат качеството МСП.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

- ☐ Да
- ☒ Не

12. Обществени консултации:

Обществени консултации по реда на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове чрез публикуване на проекта на акт на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет са проведени в периода 23 май – 24 юни 2019 г.

Паралелно с процедурата по чл. 32 ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е планирано провеждане на повторно обществено обсъждане на законопроекта с продължителност 14 дни.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

- ☒ Да
- ☐ Не

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.

Работен документ на службите на Комисията – Обобщена оценката на въздействието, придружаваща предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата (SWD(2013) 182 final от 23 май 2013 г.).

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0182:FIN:EN:PDF>

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност: Павлинка Ковачева – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“

Дата: 11.11.2019 г.

Подпис:



Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Джон Игнатий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 650

Рег. № 04-00-88 Дата 28.11.19

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изм. № 04-11-94/19

/моля цитирайте при отговор/

ДО
Г-Н ИВАН МАРКОВ
ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА

Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Джон Игнатий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 650
Рег. № 04-00-88 Дата 28.11.2019

На Ваше писмо с изх. рег. № 04-00-88/21.11.2019 г.

ОТНОСНО: *Проект на Решение на Министерския съвет за одобряване на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

Приложено изпращам Справка за съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА.

Приложение: съгласно текста.

28.11.2019 г.

X

проф. Николай Проданов
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Evgeni Borisov Stoyanov



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх. № 04-11-94/19

/моля цитирайте при отговор/

СПРАВКА

ОТНОСНО: Съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи (КЗПЧОС) и с практиката на Европейския съд по правата на човека (ЕСПЧ) съгласно чл.28, ал.3 от ЗНА

В отговор на писмо с рег. № 04-00-88/21.11.2019 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, във връзка с проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, въвеждащ изискване за изготвяне на справка за съответствие на законопроектите с КЗПЧОС и практиката на ЕСПЧ, дирекция „Процесуално представителство на Република България пред Европейския съд по правата на човека“ изразява становище, че предложеният законопроект не създава нормативни предпоставки за противоречие с разпоредбите на КЗПЧОС и практиката на ЕСПЧ.

28.11.2019 г.

X

проф. Николай Проданов
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Evgeni Borisov Stoyanov

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ НА ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, ПРОВЕДЕНИ В ПЕРИОДА ОТ 23 МАЙ ДО 24 ЮНИ 2019 Г.

№	Организация/потребител /вкл. начина на получаване на предложението/	Бележки и предложения	Приети/ неприети	Мотиви
1.	СНЦ „Клъстер Черноморска икономическа зона“ (<i>чрез платформата на МС за обществени консултации</i>)	1. Според нас трябва задължително в закона да е разписано, че: „Управителният орган на пристанището е задължен преди всяко реструктуриране, планиране, изменение на плановете за развитие на пристанището да проведе открита обществена дискусия за консултиране с ползвателите на пристанището и другите имащи отношение заинтересовани страни, във връзка с изменение на плановете за развитие на пристанището, изменение на пространствен план на пристанището или изменение на генерален план на пристанището.“ 2. Според нас е наложително в закона да е разписано, че: „Управителните органи към Министерството на транспорта или Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ са задължени преди изменение и преди всяко ново възлагане на изработка на генерален план на пристанищата да проведат задължително обществена дискусия за консултация с ползвателите на пристанището и другите имащи отношение заинтересовани страни, във връзка с изменение на плановете за развитие на пристанището.“ Мотиви: Необходимо е да се гарантира, че ползвателите на пристанищата и другите заинтересовани страни, като неправителствени организации, морски камари и други организации, задължително могат да участват в консултации по съществените въпроси, свързани с развитието на всяко пристанище, неговото реструктуриране, модернизация или изработка на плановете за развитие, пространствени плановете или генерални плановете на пристанищата, което е регламентирано в Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставяне на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.	Не е прието Не е прието	Всеки регламент, като част от системата на вторичното право на Европейския съюз, е задължителен законодателен акт, който се прилага в своята цялост във всички държави членки и има приоритет пред националното законодателство. Съществените въпроси, по които управителният орган на пристанището, попадащо в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставяне на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата (каквото е и пристанище за обществен транспорт

	Клъстер Черноморска икономическа зона (КЧИЗ), като неправителствена организация в обществена полза, експертно от години работи и вече е разработил няколко проекта за нови логистични коридори през пристанища, в случая – „Български логистичен коридор (Азия – Порт Варна – Централна Европа) – EU Gateway“ през пристанище Варна, както и проекти за достъп на дълбоководни кораби във Варненското езеро. Проектите вече са представени за съгласуване от страна на ДППИ, МФ и МРРБ, с оглед кандидатстване за европейско финансиране. Проектът за нов логистичен коридор през пристанище Варна днес практически е подкрепен от цяла Северозточна България – 5 области, 8 общини и от „Пристанище Варна“ ЕАД: http://bsezcluster.org/portfolio/ec-corridor. В момента от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) се изработва нов генерален план на пристанище Варна, но при изработването на плана не е извършена нито една обществена дискусия във Варна или консултация (примерно със СНЦКЧИЗ или с Морската камара), предвид планирани проекти в обществена полза, какъвто е проектът на КЧИЗ за нов логистичен коридор през пристанище Варна. Не е извършена консултация и във връзка с друг наш планиран проект „Втори Аспарухов мост на две нива“, съгласно утвърденото трасе за втори мост, заложено в действащия Общ устройствен план – Варна, който пряко касае движението на кораби във Варненското езеро и създава възможност за достъп на дълбоководни кораби в него: http://bsezcluster.org/portfolio/bridge. Проектът на СНЦКЧИЗ за втори мост е подкрепен от Областна администрация Варна. Проектът цели оптимизиране на транспортната инфраструктура и трафика в региона. Изграждането на втори мост е важен транспортен проект за град Варна, който ще даде възможност изцяло да бъде изведен транзитният трафик от магистрала АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“ през новия кабелен мост и ще позволи значително да се намали трафика през града. Планира се мостът да се изгради на две нива (реализация на два етапа): Ниво 2 – за трафика от града и от бул. „Левски“, и Ниво 1 – за трафика от магистрала АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“.	Варна), е задължен да провежда обществени консултации с ползвателите на пристанището и с другите заинтересувани страни, са изчерпателно изброени в чл. 15, параграфи 1 и 2 от регламента. В букви „б“ и „д“ на чл. 15, параграф 2 от регламента изрично е посочено, че консултации се провеждат по въпросите относно мерките за подобряване на връзките с хинтерланда, включително мерките, имащи за цел да се развие и подобри ефикасността на връзките с железопътния транспорт и с транспорта по вътрешните водни пътища, както и относно пространството планиране на пристанището. Задачата на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България не е
--	---	--

				да преповтаря разпоредбите на регламента, а да определи лицето, което ще изпълнява функциите на управителен орган по смисъла на регламента, и процедурата, която трябва да бъде спазвана при провеждане на обществените консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересувани страни.
2.	СНЦ „Българска асоциация на корабните брокери и агенти“ (по електронната поща)	Предлагаме да отпадне изменението на ал. 4 от чл. 103в, а именно: „4. Алинея 4 се изменя така: „(4) При доказана необходимост, с цел финансиране на дейността по поддържане на инфраструктурата за достъп по суша, лицата по ал. 2 могат да събират пристанищни такси по ал. 1, т. 1 и от товародателите и товарополучателите. В този случай таксите се събират преди влизане в пристанището на сухопътното превозно средство.“ . Мотиви: Според нас пристанищният оператор трябва да си поддържа инфраструктурата за сметка на отчисления от основната си дейност, а не да се събират допълнителни средства от всеки влязъл или излязъл товар. Освен това, не е ясно, какво се крие зад термина „доказана необходимост“ и пред кого точно ще се доказва. Такава формулировка отвяра широко вратата за начисления на такси по усмотрение на пристанищния оператор, което, в някои случаи на необосновано завишение, би довело до отказ на товародателите да използват българските пристанищни терминали.	Прието	Отразено в законопроекта и в мотивите към него.
3.	СНЦ „Национално сдружение на българските спедитори“ (по обичайната поща)	1. Предложеният текст в § 34 за създаването на нова т. 20 към чл. 115м в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България да се замени с: „к) създава се т. 20:	Прието	Отразено в законопроекта (в новата редакция – § 36, т. 1, буква „к“).

	„20. изграждане, поддържане и администриране на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт;“ 2. Да се създаде нов член: „Чл. 102а. (1) За обслужване на кораби от международно плаване, посещаващи пристанищата за обществен транспорт, се изгражда и поддържа национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт.“ (2) Редът за управлението, участниците и ползването на националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт се определя с наредба, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано със съответните министри, осъществяващи проверките и контрола по чл. 101, ал. 1.“. Мотиви: Изграждането на Националната система за електронен обмен на информация в морските и речните пристанища е съществена стъпка напред за подобряване на ефективността и устойчивостта на транспортните и логистични вериги и е от изключително значение за опростяване на административните процедури, посочени в Съобщението на Комисията от 23 май 2013 г., озаглавено „Пристанищата: двигател на растежа“. Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15.02.2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата допринася за опростяване на административните процедури в пристанищата, по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния, автомобилния и въздушен транспорт, с транспорта по вътрешните водни пътища и развитие на мултимодалния транспорт. С това се насърчава лоялната конкуренция и опростяване на митническите формалности, чрез изграждане на система, която обслужва трафика през морските и речните пристанища от трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с Регламент (ЕС) 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета. Изграждането на такава система има национална стойност, но също така води до значително подобрене на транспортните връзки в пристанищата за обществен транспорт, с което има и „европейска добавена стойност“ – транспортен коридор № 8.	Не е прието	Не съществува необходимост от създаване на правно основание за издаването на посочения в предложението нов подзаконов нормативен акт, защото в правната ни система вече съществуват Наредбата за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България, приета с ПМС № 200 от 2005 г. (обн., ДВ, бр. 76 от 2005 г., изм., бр. 97 от 2010 г., изм. и доп., бр. 24 от 2012 г., изм., бр. 93 от 2015 г.) и Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здразен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от
--	---	-------------	--

	В чл. 1 „Определения“, б. „к“ от регламента е дефинирано понятието „електронни морски услуги“ – което означава услуги, използващи модерни и оперативни съвместими електронни информационни технологии в сектора на морския и речния транспорт за опростяване на административните процедури и за улесняване на товароборота по море и в пристанищните зони. Съгласно чл. 23, б. „в“ от Регламента въвеждането на електронни услуги е приоритет за развитието на инфраструктурата за морския транспорт. За да се изгради, поддържа и управлява Националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт е необходимо да се създаде законово основание, както за нейното въвеждане, така също и за оправамощаване на лицето, което ще я осъществява. Техническите изисквания към системата следва да се регламентират в отделен подзаконов акт – наредба на Министерския съвет, чрез която ще се определи редът за управление и ползване на системата от различните потребители. Това са компетентните държавни органи, които упражняват правомощията си в района на пристанищата, взаимодействат помежду си и извършват административно обслужване на лицата – пристанищни оператори и всички други лица, извършващи различни пристанищни услуги при обработка на кораби, товари, пътници, автомобилни и жп превози. Във връзка с горепосоченото е предвидена нова разпоредба в § 34 за промени в чл. 115м със създаването на нова т. 20 в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, със текст: „Изграждане и поддържане на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт“. Потвърждаваме необходимостта от създаването на тази точка, като предлагаме към задълженията за изграждане и поддържане да се добави и „администриране“. Същевременно считаме за пропуск, че не е определен нормативен документ, който да регламентира дейността по изграждане, поддържане и администриране на националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт.		международно плаване, приета с ПМС № 186 от 2012 г. (обн., ДВ, бр. 67 от 2012 г., изм. и доп., бр. 37 от 2014 г. и бр. 12 от 2017 г., изм., бр. 55 от 2017 г.). В тях въпросите относно реда за управление, участниците и ползването на националната система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт могат да намерят адекватна правна уредба при съобразяване с нормите на Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ, L 198 от 25 юли 2019 г.).
4.	СНЦ „Асоциация на българските частни пристанища“	I. По отношение на публикуваната оценка за въздействието: Подкрепяме становището на Администрацията на Министерски съвет по представения проект на ЗИДЗМПВППРБ, като считаме, че:	

	1. От една страна, освен да бъдат идентифицирани всички заинтересувани страни поотделно, следва и спрямо всяка от групите да бъдат посочени конкретните въздействия с количествени и качествени измерители.	Не е прието	Отсъствието на мотиви, обосноваващи предложението, не позволява да се установи как подобна степен на детайлност на оценката ще съдейства за по-доброто разбиране и преценяване на съдържанията се в законопроекта предложението и от там за постигане на основната цел – повишаване качеството на изработваните законодателни актове. Степента на подробност на представената в частичната предварителна оценка информацията относно групите заинтересовани страни и очакваното въздействие на законопроекта върху всяка от тях е съобразена с принципа за пропорционалност, установен в чл. 3, ал. 1 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, приета с ПМС № 301 от 2016 г., (обн., ДВ, бр. 91 от 2016 г., изм.,
--	--	--------------------	---

		2. Следва да бъде ревизирана информацията, че не се засягат интересите на малките и средни предприятия, с оглед обстоятелството, че нито един оператор не е вписан в Регистъра на малките и средни предприятия. Вписването няма правопораждащ ефект и едно предприятие може да бъде малко или средно и без да е вписано в горечитирания регистър, което вписване, в крайна сметка, е доброволно съгласно действащото законодателство.	Прието	бр. 5 от 2017 г.), така че да позволи пълноценно обществено обсъждане на проекта на нормативен акт. Отразено в частичната предварителна оценка на въздействието на законопроекта.
	II. По отношение на конкретните текстове на промените, с оглед изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352: Заложените в проекта на ЗИДЗМПВППРБ текстове не дават достатъчна яснота по отношение на следните съществени въпроси: 1. Какво включва услугата, която ще бъде предоставяна от ДП „Пристанищна инфраструктура“ срещу така определената нова такса „ползване на пристанищната инфраструктура“.	Не е прието	Какво включва услугата е описано в чл. 115м, ал. 1 ЗМПВППРБ, който определя предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ и по-специално в т. 3 – 5, 12 и 15 на цитираната разпоредба.	Какво включва услугата е описано в чл. 115м, ал. 1 ЗМПВППРБ, който определя предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ и по-специално в т. 3 – 5, 12 и 15 на цитираната разпоредба.
	2. Каква е методологията за изчисляване на такса „ползване на пристанищната инфраструктура“, както и процедурата за определянето ѝ. 3. Начин, ограничение и контрол за разходване на такса „ползване на пристанищната инфраструктура“ от ДП „Пристанищна инфраструктура“, с оглед пряката възможност, чрез разходването да се нарушат принципите на равнопоставеност, обективност и недискриминация и съответствие с правилата на конкуренцията, както се изисква от Регламент (ЕС) 2017/352. Считаме, че дефиницията по ал. 5 на чл. 103г от проекта не създава такава яснота.	Не е прието Не е прието	Относно методологията на изчисляване, процедурата на определяне, начините за разходване и контрола върху разходването на пристанищните такси за ползване на пристанищната	

			инфраструктура в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352, освен предлаганата със законопроекта разпоредба на чл. 103г, ал. 5, следва да се вземат под внимание и предлаганите със законопроекта нови редакции на чл. 103г, ал. 1 и 2 ЗМПВВПРБ (§ 9, т. 1 и 2), нови чл. 106б, ал. 2 – 4, чл. 106ж, чл. 106и и чл. 106к (§ 13), нова ал. 3 на чл. 115с ЗМПВВПРБ (в новата редакция – § 37), както и разпоредбите на чл. 13, чл. 15, параграф 1 и чл. 18 от регламента. Регламент (ЕС) 2017/352 и законопроектът отреждат активна роля на ползвателите на пристанището и на другите заинтересувани лица, както в процеса на определяне на размерите на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура на пристанищата по чл. 106а,
--	--	--	---

	4. С оглед различния правен статут и вид собственост на пристанищната инфраструктура, както и с оглед различния кръг лица, които ползват инфраструктурата за достъп по море и сухопътната инфраструктура, следва таксите за достъп да са ясно разделени на две. Това е важно с оглед кръга на ползвателите, от една страна, и от друга – с цел да се ограничи възможността средствата, събрани от такса от корабите за осигуряване на достъп по море да бъдат разходвани за сухопътна инфраструктура.	Не е прието	така и в процеса на разходването им. Видно от рецитал 9 на Регламент (ЕС) 2017/352, установените в него правила (в т.ч. и за пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура) не са обвързани с конкретен режим на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанищата. С § 8, т. 4 от постановения на обществено обсъждане законопроект беше създадена възможност „таксите за достъп да са ясно разделени на две“. Възприемането на постъпилото в хода на публичните консултации мотивирано предложение за оттегляне на § 8, т. 4 от окончателния вариант на законопроекта означава, че такса за ползване на пристанищната инфраструктура ще се събира само от корабоприжателите и ще се разходва за обезпечаване на достъпа
--	--	--------------------	--

			до съответното пристанище, както по море (съответно по вътрешни водни пътища), така и по суша.
	Прието по принцип	5. Следва изрично да се посочи правото на пристанищата да събират кейови такси от посещаващите съответното пристанище кораби и да ги разходват за поддържане на собствената си инфраструктура. За държавните пристанища същите да се събират и разходват от ДП „Пристанищна инфраструктура“.	Отразено в законопроекта (§ 11) и в мотивите към него.
	Не е прието	6. Предвиждане на специален, пс-нисък размер на таксата „ползване на пристанищната инфраструктура“ за достъп по море на корабите, посещаващи пристанищата със специално предназначение, поради специфичните обстоятелства, за които те минават през вътрешните води на Република България, а именно: кораборемонтна дейност и липсата на необходимост за поддържане на големи дълбочини.	Основанията за определяне на различен (в т.ч. по-нисък) размер на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура са посочени в чл. 13, параграф 4 от 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. Предлаганите със законопроекта нови редакции на чл. 103Г, ал. 2 и чл. 109а, ал. 4 (в новата редакция – ал. 3) ЗМПВВПРБ са инспирирани от посочената разпоредба на регламента и целят да

			направят тези основания обща за всички български пристанища, независимо дали попадат в приложното поле на регламента или не. Правомощието да определи размерите на пристанищните такси, в т.ч. по-ниски за определени типове или категории кораби, е предоставено изцяло и изключително на управителния орган на пристанище по чл. 106а, съответно на собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището.	
		III. По отношение текстовете на проекта на ЗИДЗМПВВПРБ, целящи определянето на 2 големи пристанища Варна и Бургас със съответни терминали: Приемаме така предложената идея да бъдат създадени 2 големи пристанища Варна и Бургас със съответни терминали и да бъде премахнато разделянето на вида пристанища за обществен транспорт на такива с национално и с регионално значение. Следва, обаче, тази промяна да отчита в достатъчна степен вида собственост на отделните терминали, а именно: частна, държавна и общинска, както и да се отчита обстоятелството, че Регламент (ЕС) 2017/352 урежда в голямата си степен отношения, при които има ангажиране на публични средства, докато тук за пристанищата с регионално предназначение/терминалите – частна собственост, това не е валидно.	Не е прието	Съгласно разпоредбата на чл. 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352, същият се прилага за всички морски пристанища от трансевропейската

		транспортна мрежа. Видно от рецитал 9 на регламента, установените в него правила не са обвързани с конкретен режим на собственост върху територията и инфраструктурата на пристанищата. В Конституцията на Република България е закрепен принципът на равнопоставеност на трите вида собственост – частна, държавна и общинска. От бележката не става ясно кои разпоредби на законопроекта трябва да отчитат в достатъчна степен вида собственост и коя точно степен на отчитане би била „достатъчна“ . Смисълът на бележката не е достатъчно ясен, което не позволява да бъде съобразена.
	Отделно от това считаме, че в предложенията за Преходните и заключителните разпоредби, в частта уреждане на заварени положения, следва ясно да се отчете и Решение № 3 от 2014 г. на Конституционния съд на Република България.	Не е прието
	IV. По отношение на промените, касаещи инфраструктурата за достъп по суша: 1. С оглед императивното предвиждане в предложените нови текстове на закона, че инфраструктурата за достъп може да бъде само държавна собственост (за терминалите със специално предназначение – общинска) и респективно следващият от това процес по отчуждаване на определени имоти от настоящите собственици, както и с оглед необходимостта от ангажиране на	Не е прието

	определен размер публични средства, следва задължително да бъде извършена Оценка на въздействието с разписани количествени и качествени измерения.	устройство план на съответното пристанище. Член 112б, ал.2, т. 3 ЗМПВВПРБ (както в действащата редакция, така и с предлаганата със законопроекта промяна), изисква към заявлението за одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт да се прилага финансов обособка на инвестиционната инициатива, в т.ч. обособка на необходимостта и размера на инвестициите за отчуждаване на поземлени имоти, както и за изграждане на инфраструктура за достъп по суша, на акватория или отделни нейни зони, на елементи на другата обща техническа инфраструктура на пристанището. Отчуждаване би се наложило в три случая: - когато съществуващ автомобилен или железопътен подход към пристанището (а не към отделен терминал), който
--	---	--

			осигурява връзката му с пътната мрежа, съответно с железопътната инфраструктура, не е собственост на държавата; - когато трябва да се изгради нов автомобилен или железопътен подход върху земя, която не е държавна собственост; - когато автомобилен или железопътен подход, който не е собственост на държавата, осигурява достъп по суша до повече от едно от съществуващите морски пристанища за обществен транспорт с регионално значение – бъдещи терминали от пристанище по чл. 106а, поради което въпросният автомобилен или железопътен подход ще придобие качеството на обща техническа инфраструктура на пристанището по чл. 106а.
	2. Няма данни за извършена идентификация на видовете, местонахождението и собствеността на подобен вид довеждаща инфраструктура за достъп по суша.	Не е прието	Идентифицирането на инфраструктурата за достъп до пристанище по суша по вид, местонахождение и собственост не е задача на закона – нормативен акт,

		който трябва да уреди по траен и еднообразен начин определена категория обществени отношения (чл. 3, ал.1 от Закона за нормативните актове). Идентифицирането е резултат от конкретно проектно решение за устройствено планиране на пристанището, което се дава със специализирания подробен устройствен план на съответното пристанище. С § 30, т. 2 (в новата редакция – § 32, т. 2) от законопроекта се предлага в чл. 112п ЗМПВВПРБ да бъде създадена ал. 3, регламентираща реда (в т.ч. „последователност и срокове“) за отчуждаване на имоти или части от имоти – частна собственост, предназначени с възъл в сила генерален план за изграждане или за разширение на инфраструктура за достъп по суша или на друга обща техническа инфраструктура на
	3. Проектът на ЗИДЗМПВВПРБ не дава яснота по: следвайки какъв ред, последователност и срокове, както и с какъв бюджет и ресурс би следвало да се извърши това отчуждаване, както и кой и как ще извършва последващата експлоатация и поддръжка. Също така и какви ще бъдат правилата и отношенията през т.нар. преходен период до приключването на тези процедури.	Не е прието

			пристанището – чл. 34а и следващите от Закона за държавната собственост. Същото препращане се предлага и с § 59 (в новата редакция – § 64) от Преходните и заключителни разпоредби по отношение на случаите на отчуждаване на съществуваща инфраструктура за достъп по суша до пристанища за обществен транспорт. Предложените в § 34, т. 1, буква „в“ (в новата редакция – § 36, т. 1, буква „в“) от законопроекта изменения и допълнения на чл. 115м, ал. 1, т. 4 ЗМПВВПРБ, отговарят на въпроса „кой и как ще извършва последващата експлоатация и поддръжка“.
		Прието по принцип	Мотивите към законопроекта са съответно допълнени, за да обосноват предлаганата замяна на използвания в момента в ЗМПВВПРБ термин „собственик на пристанище“ с правно
	4. Считаме, че добавянето освен на собственика на територията, отделно и собственика на инфраструктурата като лице, което може да иска промяна на подлежащите на вписване в Регистъра на пристанищата обстоятелства, ще постави в зависимост собственика на терминала и би могло да доведе до злоупотреби. Отделно от това не виждаме причина, която да изисква такова последващо участие на собственика на инфраструктурата в процеса на подновяване на вече издадено удостоверение за експлоатационна годност.		

			коректния израз „собственик на територията и пристанищната инфраструктура“.
5.	СНЦ „Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт“ (по електронната и по обичайната поща)	Във връзка с промените на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, подложен на обществено обсъждане, възникват следните въпроси и проблеми при прилагането му по отношение на пристанища със специално предназначение, регистрирани по чл. 107 – 109 от закона: 1. Таксите за корабите, посещаващи българските пристанища 1.1. По отношение размера на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура До настоящия момент се събираха канални, тонажни, линейни кейови и светлинни такси. С предложената промяна таксите се обединяват в една такса за ползване на пристанищната инфраструктура. Макар в закона да са определени принципите, които трябва да се спазват при определянето на таксите, все още няма Методика или подготвена промяна/респективно нова Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Предвид това няма яснота как ще се диференцират таксите, т.е. дали за всички кораби, посещаващи всички пристанища на Република България, таксите ще бъдат еднакви или ще бъдат разграничени според вида пристанище, което посещават, или по някакъв друг принцип. Това е от съществено значение за корабостроителните и кораборемонтни заводи и неправилното определяне на таксите може да доведе до затрудняване работата на пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВШРБ, тъй като по действащата тарифа, при това че корабите, които посещават тези пристанища, плават без товар и газенето е малко, размерът на тонажната такса е 0,05 евро за един бруто тон за всеки кораб, а не в размер на 0,40 – 0,55 евро на БТ, както е определен за корабите, посещаващи пристанищата за обществен транспорт.	Не е прието Както правилно е посочено в бележката, задачата на законопроекта е да уреди принципите, които трябва да бъдат следвани при определяне размера на пристанищните такси, а определянето на конкретните размери е задача на тарифата, която ще приеме управителният орган на пристанище по чл. 106а, съответно собственикът на територията и пристанищната инфраструктура на пристанище извън обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352. В чл. 13, параграфи 4 и 5, чл. 15, параграф 1 и чл. 18 от регламента са уредени

			механизмите за гарантиране спазването на установените принципи. Тези механизми отредят значителна и активна роля на ползвателите на пристанището и на всички други заинтересувани лица (в т.ч. на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, за достъп до които по вода се използва инфраструктурата за достъп на пристанище по чл. 106а.
	Не е прието	1.2. По отношение разходването на таксата за пристанищната инфраструктура В предложената нова ал. 5 на чл. 103г е заложено, че събраните такси се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата на пристанището и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището. Тъй като с настоящите промени в закона достъпът се разделя на инфраструктура за достъп по море и инфраструктура за достъп по суша, то неизменно този запис поражда въпроса за обезпечаване на кой достъп се отнася. Считаме, че трябва да се разходват само за обезпечаване на достъпа по вода, тъй като, от една страна, таксите са събрани от ползването на тази инфраструктура, би било редно да се разходват само за нейното поддържане, а от друга страна, ДППИ може и поддържа и инфраструктура за достъп по суша единствено на пристанищата – държавна собственост, което поставя в неравностойно положение пристанищата – частна собственост.	В публикувания за обществено обсъждане законопроект е предвидена възможност за въвеждане на такса за ползване на пристанищната инфраструктура за достъп по суша (§ 8, т. 4 от законопроекта относно изменение на чл. 103в, ал. 4 ЗМПВВПРБ). Възприемането на направеното в рамките на общественото обсъждане

	Инфраструктурата за достъп по суша би следвало да се поддържа от събраните концесионни или наемни такси на държавните пристанища, тъй като пристанищата – частна собственост, я поддържат за своя сметка с приходите от дейността си.	мотивирано предложение за премахване на този текст означава, че таксата за ползване на пристанищната инфраструктура ще се използва за поддържане и модернизирание на съществуващата и изграждане на нова инфраструктура за достъп, както по вода, така и по суша. Цитираната в становището разпоредба на чл. 103г, ал. 5 касае само пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт. Предназначението и начина на разпределяне на паричните постъпления от концесионни възнаграждения за държавни концесии са определени в чл. 155 от Закона за концесиите. От становището не става ясно в какво се изразява неравностойното положение на „пристанищата – частна
--	--	--

		Поражда се и въпросът какъв ще бъде принципът за разпределение на средствата за поддържане и изграждане на инфраструктурата на пристанището и за поддържане на проектите дълбочини в акваторията на пристанището, ако средствата не достигат за всички необходими, респективно заявени дейности. Ще има ли определен или ще има определени приоритети (например, държавната собственост срещу частната). Ще се изготвя ли годишна програма и тя ще бъде ли подложена на обсъждане от заинтересованите лица. Ще могат ли те да влияят върху този процес. До настоящия момент акваториите на пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ са поддържани изцяло от собствениците на тези пристанища за тяхна сметка, поради което, поради така създамата се практика, считаме, че е резонно определен процент от таксите, събрани от корабите, посещаващи тези пристанища, да се заделят или да остават по сметка на собствениците на тези пристанища със специално предназначение и същите да могат да бъдат разходвани само за поддържане на акваторията.	Прието по принцип Не е прието	собственост“, след като съгласно предложенията с § 8, т. 2, 3 и 6 и § 9 от законопроекта нови редакции на чл. 103в, ал. 2, 3 и 6 и чл. 103г ЗМПВВПРБ ДП „Пристанищна инфраструктура“ и собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт, в които няма терминали – държавна собственост, имат еднакви права и задължения. В законопроекта са включени текстове (в новата редакция – § 13, § 38, т. 2 и § 41, т. 1) относно инвестиционната програма на управителния орган на пристанищата по чл. 106а. Когато корабите, за да посетят пристанище по чл. 109 ЗМПВВПРБ, използват инфраструктура за достъп по вода на пристанище по чл. 106а, следва да бъде съобразено определението за „такса за ползване на
--	--	---	---	---

			пристанищата инфраструктура“ по чл. 2, т. 9 от Регламент (ЕС) 2017/352 – такса събирана в полза (пряко или непряко) на управителния орган на пристанището или на компетентния орган. В тези случаи ДП „Пристанищна инфраструктура“, както досега, така и в бъдеще ще поддържа зоните за подхождане и/или зоните за маневриране на корабите на пристанищата по чл. 109 ЗМПВВПРБ. Ако за пристанище по чл. 109 ЗМПВВПРБ не е налице описаната хипотеза, таксите за ползване на пристанищата инфраструктура ще се определят по размер и ще се събират от собственика на територията и пристанищата инфраструктура на пристанището по чл. 109 ЗМПВВПРБ (§ 14, т. 2 от законопроекта). Не е прието	1.3. По отношение размера на таксата за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност	пристанищата инфраструктура“ по чл. 2, т. 9 от Регламент (ЕС) 2017/352 – такса събирана в полза (пряко или непряко) на управителния орган на пристанището или на компетентния орган. В тези случаи ДП „Пристанищна инфраструктура“, както досега, така и в бъдеще ще поддържа зоните за подхождане и/или зоните за маневриране на корабите на пристанищата по чл. 109 ЗМПВВПРБ. Ако за пристанище по чл. 109 ЗМПВВПРБ не е налице описаната хипотеза, таксите за ползване на пристанищата инфраструктура ще се определят по размер и ще се събират от собственика на територията и пристанищата инфраструктура на пристанището по чл. 109 ЗМПВВПРБ (§ 14, т. 2 от законопроекта). Настоящият законопроект няма за задача и не
--	--	--	---	--	---

	В новата редакция на чл. 103д, ал. 1, т. 2 е заложено да се определят такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, които да покриват 30% от разходите за осигуряване на пристанищни: приемни съоръжения и тази такса да се заплаща от всички кораби, които посещават или оперират в съответното пристанище, независимо дали е ползвано пристанищното приемно съоръжение или не. Тази разпоредба се прилага и за пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ. Категорично не сме съгласни с тази постановка, поради следните причини: Пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ са частни търговски дружества. Те не са административен, държавен/респективно общински орган и не могат да определят и събират ТАКСИ. Таксата по своята правна същност представлява вид публично вземане, поради което събирането на такси от нас ще противоречи на правната уредба. Пристанищата по чл. 109 от ЗМПВВПРБ могат и към момента определят цена за услугите по събиране и оползотворяване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, но само когато тази дейност е извършена. Няма търговска логика и търговски механизъм, с който да задължим корабособствениците да заплатят услуга, която не сме извършили. Дори и да приемем, че се намери механизъм за събиране на тази „такса“ при неизползвана услуга, то това ще ни постави в изключително неблагоприятно положение в сравнение с конкуренцията от съседните държави и ще намали конкурентоспособността ни в региона на кораборемонтен бранш.	промена установената уредба на пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, с която са въведени изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), както е изменена. Предлаганата нова редакция на чл. 103д, ал. 1, т. 2 възпроизвежда действащата редакция на чл. 103д, ал. 2, т. 2 ЗМПВВПРБ на новото й систематично място. Въпросът относно характера на пристанищните такси е решен с § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавните такси – по подобие на таксите, събирани от банките, това
--	--	---

		не са публични вземания на държавни органи и бюджетни организации. Предлагащото с § 52 (в новата редакция – § 54) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта допълване на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавните такси не представлява преразглеждане на трайно възприетото законодателно решение. Принципът е определен в новия чл. 109в (§ 15 от законопроекта) – акваториална такса се заплаща ежегодно от собственика на територията и пристанищната инфраструктура на пристанище по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, който е разположил в акваторията плаващи хидротехнически съоръжения за връзка между кораба и брега или за защита от ветрово или вълново въздействие.	Не е прието	1.4. По отношение на определяне на акваториалната такса по чл. 109в Тук отново все още не е ясен механизма и принципите на определянето и начина на разходването ѝ. Предлагаме същата да се разходва за поддържане на акваторията и котлованите на плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между брега и кораба или за защита от ветрово или вълново въздействие, като това да бъде разписано в закона.
--	--	---	--------------------	---

			Размерът на таксата се определя в тарифа, приета от Министерския съвет. Акваториалната такса е плащане към бюджета, поради което начинът на разходване на акумулираните средства се определя със Закона за държавния бюджет за съответната година. В случая таксата се заплаща, понеже конкретен стопански субект трайно е ангажиран определена част от акваторията – публична държавна собственост, разполагайки собствените си плаващи съоръжения, за да осъществява търговската си дейност.	
			Прието	Отразено в законопроекта (в новата редакция – § 19, т. 1, буква „б“) и в мотивите към него.
		2. По отношение на предвидената възможност за собствеността на инфраструктурата за достъп по суша: В предложената редакция на чл. 112 е заложено с инфраструктурата за достъп по суша за пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВПРБ да е само публична общинска собственост. Тази редакция е неприемлива за нас поради следното: Определението за пристанище по чл. 109 е: „Всяко пристанище, което е технологично свързано с производствения процес на корабостроителните и кораборемонтните предприятия“, т.е. това са само съоръженията, на които се извършват пристанищни услуги. Заводите са разположени и притежават територии, които не са включени в обхвата на пристанищата. Достъпът от входовете на заводите и от тези територии до водата се осъществява от вътрешни пътища, частна собственост.		

	Недопустимо е тези пътища да бъдат публична общинска собственост и като такива да бъдат включени в общинската мрежа от пътища. Предполагаме, че идеята тук е пътят до входа на завода да бъде публична общинска собственост, но така разписано означава, че пътят от портала на завода до кея ще трябва да бъде отчужден и ще промени собствеността си. Изхождайки от характера му ще бъде даден свободен достъп на всички лица, което от своя страна ще доведе до невъзможност от прилагане на мерките по пристанищна сигурност.		
	3. Бъдейки частни пристанища по чл. 109 от ЗМПВВПРБ, свързани с корабостроителната и кораборемонтната дейност, ние не сме и не можем да бъдем ползватели на публични средства, тъй като ЕС не позволява държавна помощ в кораборемонта и корабостроенето. Ето защо считаме, че голяма част от промените, които се налагат от прилагането на Регламент (ЕС) 2017/352, не би следвало да се вменяват и на нас.	Не е прието	Бележката е неясна, поради което не може да бъде преценена нейната основателност – не са идентифицирани (дори и най-общо) въпросните „голяма част от промените“, които според авторите на становището не би следвало „да се вменяват“ на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата със специално предназначение.
	Във връзка с гореизложеното, предлагаме текстове за изменение на законопроекта и изразяваме нашето желание за работна среща с Изпълнителна агенция „Морска администрация“, на която да прецизираме текстовете на законопроекта. 1. По чл. 92, предложението за създаване на нова ал. 10, предлагаме следната редакция: „(10) Производството по вписване в регистъра по ал. 4 и вписването на промени в обстоятелствата по ал. 5, т. 1 – 11, които не налагат издаване на ново удостоверение за експлоатационна годност, започва по заявление на	Не е прието	Предложената в становището редакция на разпоредбата е по-малко благоприятна за заинтересуваните лица от

	заинтересуваното лице, а във всички останали случаи – по инициатива на административния орган.“ Мотиви: Текстът в законопроекта е некоректен. Няма как без инициатива на заинтересовано лице административният орган да започне вписване на първоначална регистрация на пристанище, респ. терминал. Волята на собственика по отношение желанието за регистрация, както и на вида пристанище, пристанищните услуги, оператора, имотите, включени в обхвата на пристанището, трябва да бъде ясно заявена и въз основа на това заявление да се започне процедурата по регистрация.	тази, която предлагат авторите на законопроекта. Първоначалното вписване на пристанището в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ задължително се предхожда от издаване на първо удостоверение за експлоатационна годност (в този смисъл – чл. 92, ал. 6 ЗМПВВПРБ). Документите, които се прилагат към заявлението за вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ съвпадат с част от документите, необходими за издаване на удостоверение за експлоатационна годност (УЕГ). За да може да започне да експлоатира по предназначение съответното пристанище, пристанищен терминал или специализиран пристанищен обект, собственикът на пристанищната територия и инфраструктура се нуждае от: УЕГ и удостоверение за вписване в регистъра по
--	--	--

			чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ. Подаването на заявление за издаване на първо УЕГ манифестира ясно това желание, поради което подаването на отделно заявление за вписване в регистъра, както и заплащането на предвидената за тази административна услуга държавна такса се явява ненужна административна тежест. С § 4, т. 1, буква „а“ от законопроекта е предложена промяна на разпоредбата на чл. 92, ал. 5, т. 2 ЗМПВВПРБ като за в бъдеще в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВПРБ ще се вписва собственикът на територията и пристанищната инфраструктура. В този смисъл предложената с § 5, т. 1 от законопроекта промяна в редакцията на чл. 96, ал. 2, т. 5 ЗМПВВПРБ представлява последователно прокарване на идеята за
	Не е прието	2. По чл. 96, ал. 2, т. 5 предлагаме следната редакция: „5. срокът на валидност на удостоверение за експлоатационна годност на пристанището е изтекъл и в продължение на един месец собственикът на пристанището не е предприел действия за издаване на ново удостоверение.“ Мотиви: От една страна, съгласно чл. 92, ал. 5, т. 2 в регистъра на пристанищата се вписва „собственикът на пристанището“, а не на пристанищната територия и инфраструктура, т.е. идентифициран може да бъде само собственикът на пристанището. От друга страна, ако БДЖ е собственик на жп клон, преминаващ през пристанището, може ли да предприеме действия за издаване на ново удостоверение.	

		3. По чл. 103г предлагаме да се създаде нова ал. 6 със следния текст: „(6) Принципиите и приоритетите на разходването на таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се определят в методика, изготвена от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и утвърдена от Министерството на транспорта“. Въз основа на Методиката Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ежегодно изготвя инвестиционна програма, която се подлага на обществено обсъждане със заинтересованите лица.“ Мотиви: Посочените по-горе в т. 1.2. 4. По чл. 109а, ал. 1 предлагаме следната редакция: „(1) За корабите, които имат престой или оперират в пристанищата по чл. 107 – 109, с изключение на военните кораби, се заплащат таксите по чл. 103в, ал. 1. Таксите за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, се заплащат при осъществяване на услугата по приемане на отпадъци.“ Мотиви: Посочените по-горе в т. 1.3.	замяна на неточното понятие „собственик на пристанището“ (доколкото пристанище без акватория не може да има, а последната задължително е публична държавна собственост) със „собственик на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището“. В законопроекта са включени текстове относно инвестиционната програма на управителния орган на пристанищата по чл. 106а (в новата редакция – § 13, § 38, т. 2 и § 41, т. 1). Промяната на установената система от такси за приемане и обработване на отпадъци не задача на настоящия законопроект. Въвеждането на предложения текст би представлявало неоправдано отклоняване от изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември
	Прието по принцип		
	Не е прието		

		2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари, както е изменена. Съгласно чл. 8, параграф 2, буква „а“ от тази директива един от основните принципи на системата от такси за покриване на разходите за използването на пристанищните приемни съоръжения, който следва да се спазва е, че всички кораби, които имат престой в пристанище на държава членка, поемат значителна част от тези разходи, независимо от това дали използват съоръженията или не. В рецитал 14 на директивата изрично е посочено, че: „В интерес на опазването на околната среда, системата за определяне на таксите следва да насърчава предаването на отпадъците от експлоатацията на корабите по-скоро в пристанищата, отколкото
--	--	--

				изхвърлянето им в морето. Този резултат може да бъде постигнат по-лесно, като се предвиди, че всички кораби участват в разходите за приемане и третиране на отпадъци, произхождащи от експлоатацията на корабите, за да се намали финансовата изгода, която носи изхвърлянето им в морето.“
6.	СНЦ „Конфедерация на работодателите и индустриалците в България“ (по електронната и по обичайната поща)	Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България подкрепя принципите, залегнали в Регламент (ЕС) 2017/352 и отразени в законопроекта за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, а именно за установяване на прозрачност на публичното финансиране и пристанищните такси, опростяване на административните процедури, свързани с обслужването в пристанищата и прегледа на ограниченията за предоставяне на услуги на пристанищата. С предложението за законодателно изменение се въвежда изцяло нова рамка по отношение на структурата на събираните пристанищни такси като вместо досегашното разделение на канални, тонажни, линейни и светлинни такси се въвежда понятието „такса за ползване на пристанищната инфраструктура“. Предложението за законодателни промени премахва разграничението между „пристанище за обществен транспорт с национално значение“ и „пристанище за обществен транспорт с регионално значение“, като всички пристанищни терминали (досега пристанища от регионално значение), които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали. В този случай всички ползватели на услугите на пристанищните терминали и операторите в пристанищните райони, включени в 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, а именно в пристанище Варна и в пристанище Бургас (за морските пристанища), ще заплащат една и		

	съща по вид и размер такса за ползване на пристанищната инфраструктура в полза на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. С предвидените законодателни промени пристанищните услуги ще бъдат предоставяни в условията на равнопоставеност и силно конкурентна среда, основана на пазарните принципи между различните категории пристанищни оператори. Наред с добрите предложения обаче, законопроектът съдържа разпоредби, които дават основание за нееднозначно тълкуване и могат да създадат сериозни трудности при прилагането им. 1. Установяване на прозрачност на публичното финансиране и механизъм за определяне на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура А. Съгласно заложеното изменение в чл. 103в, ал. 4 от проектозакона при доказана необходимост, с цел финансиране на дейността по поддържане на инфраструктурата за достъп по суша, ДППИ или собствениците на пристанищната инфраструктура могат да събират пристанищни такси и от товародателите и товарополучателите. В тези случаи таксите се събират преди влизане в пристанището на сухопътното превозно средство. На първо място считаме, че разпоредбата е в противоречие с духа на Регламент (ЕС) 2017/352, съгласно който същият цели да намали разходите за ползвателите на пристанищни и транспортни услуги и посредством финансовата рамка да се насърчат морските превози. Въвеждането на допълнителна такса за достъп до пристанищната инфраструктура по суша увеличава разходите за автомобилни и железопътен транспорт на товари от и до пристанищата в Република България и е в пълен разрез с принципите, заложи в Регламент (ЕС) 2017/352. Не е ясно и мотивацията за събиране на подобни такси в пристанищата за обществен транспорт, които са частна собственост (пристанище за обществен транспорт с регионално значение) и се намират в пристанищен район, включен в 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. В този случай отговорен за сухоземната част (частна собственост), отредена за пристанище, е самият частен оператор. При този вид пристанищни терминали липсва обща пристанищна инфраструктура и инфраструктура за достъп – държавна собственост, поради което Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ няма правно	Прието по принцип	Предложението за създаване на законова възможност за въвеждане на пристанищна такса за ползване на пристанищната инфраструктура за достъп по суша е оттеглено. Все пак се налага уточнението, че именно в описания в становището случай законопроектът предвижда подходите към пристанището, а не към отделен негов терминал, както и участъците от линейните инженерни мрежи, обслужващи повече от един терминал (независимо на кого принадлежи правото на собственост върху територията и пристанищната
--	--	--------------------------	--

	основание да събира и разходва финансови средства за поддръжка на инфраструктура – частна собственост. Доколкото пристанищните такси не са разходоориентирани, в конкретния случай и въпреки че в закона изрично е записано, че тези такси ще се разходват за осигуряване на достъп до пристанищата по суша, липсва механизъм, чрез който ще се извършва ефективен контрол и ще се следи дали събираните от товародателите и товарополучателите целеви такси ще се разходват именно съгласно предназначението си.	инфраструктура на терминала) да са публична държавна собственост и да се поддържат от ДП „Пристанищна инфраструктура“ като управителен орган на пристанището. Както беше посочено и по-горе, механизмите за контрол по отношение на разходването на пристанищните такси, събирани в пристанищата по чл. 106а, са уредени в Регламент (ЕС) 2017/352. Принципите, които трябва да бъдат съблюдавани при определяне на пристанищните такси за ползване на пристанищата инфраструктура, са изброени именно в предложениата с § 9, т. 1 от редакция на чл. 103г, ал. 1 ЗМПВВППРБ. Правилата, които трябва да бъдат следвани, се съдържат в предложениия чл. 106б (§ 13 от законопроекта) и в чл. 13
Б. В чл. 103г, ал. 1 и ал. 2 е оставена възможност за определяне на различни размери на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура в зависимост от различните категории ползватели на пристанището и съобразяване с търговската стратегия и инвестиционни планове, прилагани в съответното пристанище. Считаме за целесъобразно в проектозакона да бъдат заложени и обсъдени основни принципи и обективни правила, въз основа на които ще се определят таксите за ползване на пристанищната инфраструктура.	Не е прието	

и 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352. Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кои са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.	Прието	В. Съгласно § 53 от проектозакона пристанищните терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение и пристанища за обществен транспорт с регионално значение, които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали. Считаме, че с цел избягване на всякакви съмнения относно терминалите, които образуват пристанище по чл. 106а, следва конкретните пристанища да бъдат обозначени с точни координати.
Посредством предложените с § 44 (в новата редакция – § 46) от законопроекта изменения и допълнения на чл. 117б ЗМПВВПРБ се дефинират: - изискванията на които трябва да отговаря търговец, за да бъде вписан в регистъра на пристанищните оператори (т.е. да получи достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 –пристанищните услуги, включени в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/352); - изискванията, на които трябва да отговаря пристанищният оператор в периода, в който	Не е прието	2. Предоставяне на пристанищни услуги. В съответствие с общите принципи в ЕС доставчиците на пристанищни услуги са свободни да предоставят своите услуги в морските пристанища, обхванати от Регламент (ЕС) 2017/352. Въпреки това, регламентът предвижда и хипотези, в които да бъде възможно налагането на определени условия при упражняването на тази свобода. Съгласно заложения принцип в регламента, всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги следва да се основава на ясни и обективни причини и следва да не създава несъразмерни пречки на пазара. Съгласно проектозакона за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, функциите на компетентен орган по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 ще се осъществяват от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и включват следните правомощия: 1. по чл.5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да предостави или да откаже да предостави право на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1; 2. по чл. 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да ограничи броя на пристанищните оператори, които извършват определена пристанищна услуга в пристанище по чл. 106а; 3. по чл. 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 – да вземе решение за налагане на задължение за извършване на обществена услуга по отношение на една или повече пристанищни услуги в пристанище по чл. 106а;

	4. по чл. 9, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 относно осъществяването на контрол за изпълнение на изискванията за безопасни и здравословни условия на труд и безопасно осъществяване на пристанищните дейности и услуги; 5. контрол за изпълнение на задължението по чл. 14 от Регламент (ЕС) 2017/352. Независимо от предоставената компетентност по Регламент (ЕС) 2017/352, считаме, че по отношение на някои от делегираните на компетентния орган правомощия проектозаконът следва да бъде допълнен, като се определят обективни и недискриминационни условия, които да гарантират в пълна степен прозрачна, обективна и пропорционална процедура при налагане на допустимите по регламента ограничения. Съгласно чл. 5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2917/352 компетентният орган може да предостави или да откаже да предостави право на достъп до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1. Същевременно текстът на регламента оставя именно минимални условия, установени в чл. 4, при които компетентният орган би могъл да наложи ограниченията. Член 4 от регламента, обаче, ограничава минималните изисквания като оставя установяването им на компетентността на съответната държава членка. Съответната държава членка следва в рамките на поставените от регламента минимални изисквания да определи с вътрешното си законодателство обективните критерии, при които е допустимо ограничаване на правото за предоставяне на пристанищни услуги. Считаме, че проектозаконът следва да бъде допълнен с ясни и точни критерии, които да обосноват ограничаването на приетите в рамките на ЕС принципи на свободна стопанска инициатива.		извършва пристанищните услуги; - основанията за установяване на временно преустановяване дейността на пристанищния оператор или за заличаването му от регистъра по чл. 117, ал. 4 ЗМПВВПРБ (т.е. преустановяване на правото на достъп до пазара на пристанищни услуги).
7. СНЦ „Асоциация на дунавските общини – Дунав“ (по електронната поща)	Във връзка с чл. 111а на закона предлагаме т.н. „лодкостоянки“ да бъдат включени в категорията на специализираните пристанищни обекти като места за престой на малки кораби за спорт и развлечение. Тяхното построяване да бъде съгласувано с Агенция „Морска администрация“, съответният клон на дирекция „Речен надзор“, Лом или Русе. Мотиви: Малки кораби за спорт и развлечения са регистрирали многобройни граждани на дунавските общини, които използват места за престой. Тези т.н. „лодкостоянки“ съществуват, но е необходимо в закона да се уточни статута им и да се узакони тяхното съществуване.	Прието по принцип	В ЗМПВВПРБ и в момента са уредени категориите специализирани пристанищни обекти за престой на малки кораби за спорт и развлечение – пристаните за специални кораби по смисъла на чл. 5 от Кодекса на

				търговското корабоплаване. Законопроектът е допълнен с уредба на специализирани пристанищни обекти, наречени „лодкостоянки“ като обекти за обслужване на риболовните дейности – § 17, § 18, т. 1, § 26, т. 2 – 6 и § 55 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта.
			Прието	Променена е разпоредбата на § 53 (в новата редакция – § 56) от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, който определя кои са пристанищата по чл. 106а и какво включва всяко от тях.
8.	адв. Валентина Бакалова (по електронната поща)	1. Относно понятията „пристанище“, пристанищен терминал“ и „пристанищен район“: Видно от мотивите към проекта, главната цел на изменението и допълнението на ЗМПВВПРБ е „да бъдат въведени в българското законодателство мерки 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“). С § 13 от проекта се създава 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“, който ще се прилага за българските морски пристанища, включени в приложение II на Регламент (ЕС) № 1315/2013. В основната и широкообхватна мрежа по приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013 попадат „морски пристанища“ Варна и Бургас. За ефективното и безпротиворечиво прилагане на новия раздел IIа от глава четвърта „Пристанища“ в ЗМПВВПРБ следва да бъде пояснено приложното му поле, тъй като препращането към приложение II към		

	Регламент (ЕС) № 1315/2013 не е достатъчно. В § 53 от проекта за ЗИДЗМПВВПРБ се казва, че „От датата на влизане на този закон в сила пристанищните терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение и пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, които попадат в границите на един пристанищен район, образуват едно пристанище по чл. 106а и се считат за негови терминали.“ Същевременно с § 1, § 34 и § 48 на ЗИДЗМПВВПРБ понятието „пристанищен район се заличава“. Явно, с проекта се цели пристанищата за обществен транспорт с национално и регионално значение Варна и Бургас да бъдат определени като пристанище по чл. 106а, което налага да бъде дадено легално определение за морско пристанище по чл. 106а и прецизиране на § 13 и § 53.		
	2. Относно легалното определение за „инфраструктура за достъп“: Целесъобразно е в легалното определение на новата т. 53 от § 2 на Допълнителните разпоредби да се отдели „инфраструктура за достъп по море“, като се възпроизведе легалното определение от Регламент (ЕС) 2017/352, и „инфраструктура за достъп по суша“ – частта от общата техническа инфраструктура на пристанището за обществен транспорт, включваща общи железопътни и автомобилни подходи, осигуряващи връзка с републикански или общински пътища и републиканската железопътна инфраструктура и чрез които се осигурява достъп на ползвателите по суша до пристанището.	Прието	Разпоредбата на § 48, т. 2, буква „г“ (в новата редакция – § 50, т. 2, буква „г“) от законопроекта е допълнена съответно.
	3. Относно преходните и заключителни разпоредби: А. Предвид разпоредбите на § 57 от проекта на ЗИДЗМПВВПРБ е целесъобразно да бъде предвиден краен срок за одобряване на генералния план за съответното пристанище по чл. 106а, тъй като само чрез него ще могат да бъдат решени въпросите относно инфраструктурата за достъп по суша и море.	Прието по принцип	В Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта е създаден нов § 62, определящ срока, в който управителният орган на пристанище по чл. 106а да предприеме необходимите действия за получаване на разрешение за изработване на проект

	Б Във връзка с предложението по б. „А“ предлагам да бъде допълнен § 51, като в § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавната собственост, след думата „пристанища“ се добави „за обществен транспорт и инфраструктурата за достъп до тях“.	Прието	на генерален план на пристанището по чл. 106а. Оразено в законопроекта (в новата редакция – § 53 от Преходните и заключителни разпоредби).
	4. Относно таксите, които се определят и събират от ДППИ: Член 103в, ал. 2 предвижда Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да определя по размер и да събира такси за ползване на пристанищната инфраструктура за пристанища за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352, и за другите пристанища за обществен транспорт – държавна собственост. Предложението се отклонява от установения от законодателя ред за определяне на размера на инфраструктурните такси за ползване на транспортна инфраструктура. Съгласно чл. 35, ал. 3 от ЗЖПТ размерът на таксите за ползване на железопътна инфраструктура и обслужващите съоръжения се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Същият подход за определяне на таксите чрез методика, приета от МС, е възприет и в Закона за гражданското въздухоплаване (чл. 120 – 122 и сл. ЗГВ).	Не е прието	Направените в становището паралели със Закона за железопътния транспорт и Закона за гражданското въздухоплаване не са коректни. Пропуска се обстоятелството, че единните европейски изисквания по отношение на определянето и събирането на инфраструктурни такси за ползване на железопътната инфраструктура са установени с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343 от 14 декември 2012 г.), както е изменена, което налага въвеждането им с нарочен

			акт в националната правна система. По идентичен начин стои въпросът и с летищните такси изискванията по отношение на определянето и събирането им са установени с Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70 от 14 март 2009 г.). Принципите и редът за определяне и събиране на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура са установени с регламент, който не се нуждае от въвеждане, защото има пряко действие във всички държави членки. Следователно, не става дума за специфичен подход на българския законодател при установяване на правила за определяне на таксите за ползване на транспортна инфраструктура, който да
--	--	--	---

	Неприемливо е предложението, дадено в чл. 106и, ал. 1 от проекта, с който се изключват от оспорване по съдебен ред решенията на управителния орган на пристанище по чл. 106а за определяне на структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура.	Прието	бъде следван и в настоящия законопроект, а за съобразяване с правната техника, която в различните случаи са използвали авторите на релевантните актове на вторичното право на Европейския съюз. Отразено в проекта на ЗИДЗМПВВПРБ – нови редакции на разпоредбите на чл. 106з, 106и и чл. 106к, както и в мотивите към законопроекта.
	5. Относно генералните планове за изграждане на пристанища за обществен транспорт: А. По § 7 – чл. 103а: В проекта на ЗИДЗМПВВПРБ не е предвиден срок за приемането на списъка по чл. 103а, ал. 2. Приемането на списъка от Министерския съвет не е обвързано с настъпването на конкретни правни последици. Същевременно в чл. 103а, ал. 3 се предвижда с решението на МС да се определят: 1. терминалите на всяко пристанище, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107 – 109, и зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега; 2. границите на територията на всяко пристанище; 3. границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея – оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане. Това означава, че решението на МС по ал. 2 не може да бъде прието преди да бъдат одобрени и влезли в сила генералните планове за пристанищата по чл. 106а, както и генералните планове за всички останали пристанища за обществен транспорт. Ето защо чл. 103а следва да бъде отменен, а данните по	Прието по принцип	Отмяната на чл. 103а, ал. 2 ЗМПВВПРБ не е сред задачите на настоящия законопроект. Срокът за внасяне в Министерския съвет на проект на решение по чл. 103а, ал. 2 ЗМПВВПРБ е определен в § 50, ал. 1 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИДЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 28 от 2018 г.). Настоящият законопроект е допълнен с текст (нов

	ал. 3 да се включат в регистъра по чл. 92. Ако това предложение бъде възприето, ще следва да се коригира разпоредбата на чл. 112в, ал. 4 и чл. 112г, ал. 5. Б. По § 30 – чл. 112п, ал. 2: Предлагам нова редакция на ал. 2, както следва: „(2) В случаите на изграждане, реконструкция или рехабилитация на отделен обект или подобект в съществуващо пристанище категорията на строежа се определя в съответствие с чл. 137 от Закона за устройство на територията, като се вземат предвид характеристиките, значимостта, сложността и рисковете при експлоатация на конкретния обект, без да се отчита обстоятелството, че се разполага на територията на пристанище.“ Във връзка с тази разпоредба предлагам да се обмисли възможността в чл. 112г, ал. 3 и ал. 4 да се предвиди министърът на транспорта, а министърът на информационните технологии и съобщенията да съгласува, а министърът на регионалното развитие и благоустройството да одобрява инвестиционните проекти и да издава разрешение за строеж за пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост.	Прието Не е прието	§ 51) относно удължаване на този срок. Отразено в законопроекта (в новата редакция – § 32, т. 2). Не е налице основания за промяна на установения режим, доколкото всички пристанища за обществен транспорт, независимо чия е собствеността върху тяхната територия и инфраструктура, са национални обекти. В този смисъл – чл. 148, ал. 3, т. 2, буква „б“ от Закона за устройство на територията.
	6. Относно учредяване на право на строеж върху морското дъно за изграждане или разширения на пристанища или други съоръжения: Разпоредбите на ЗМПВВПРБ, които предвиждат учредяване на право на строеж върху морското дъно, се нуждаят от прецизиране. Тълкуването на разпоредбите на закона показва, че навсякъде законодателят под „учредяване на право на строеж“ има предвид разрешение за използване на морското дъно във връзка с изграждането на нови или разширението на съществуващи пристанища или на други съоръжения, или линейни обекти на техническата инфраструктура. Съгласно чл. 63 от Закона за собствеността правото на строеж, като ограничено вещно право, се учредява от собственика на земята за друго лице за	Не е прието	Промяната на правилата относно учредяване на право на строеж за извършване на строителство върху морското дъно в границите на вътрешните морски води, териториалното море, дъното на българския участък и крайбрежната

изграждането на сграда или постройка, която да придобие в своя собственост и да използва самостоятелно. В приложения файл с текста на действащия закон са предложени конкретни редакции на някои разпоредби, които уточняват режима за използване на морското дъно за нуждите, посочени по-горе, както следва: 1. В чл. 52а: 1.1. В ал. 1 думите „учреди право на строеж за“ се заменят с „разреш“; 1.2. В ал. 2 думите „Правото на строеж по ал. 1 се учредява“ се заменят с „Разрешението по ал. 1 се издава“; 1.3. Алинея 3 се изменя така: „(3) За издаване на разрешението по ал. 1 титулярите на разрешението по ал. 2 заплащат такса, освен когато е в полза на община. Размерът на таксите се определя с наредба на Министерския съвет по предложение на министъра на икономиката, министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството, министъра на земеделието, храните и горите.“ 2. В чл. 52в, ал. 1 след думата „проекти“ се поставя точка и текстът до края се заличава. 3. В чл. 52г, ал. 2 думите „правото на строеж“ се заменят с „разрешението“, а думата „учредено“ – с „издадено“. 4. В основния текст на чл. 112а1, ал. 1 думите „Заявлението за разрешение“ се заменят със „Заявлението за издаване на разрешение“. 5. В чл. 112б, ал. 2 точки 1 и 2 се отменят, а т. 3 се изменя така: „3. технологична и финансова обособка на необходимостта и размера на инвестициите за отчуждаване на поземлени имоти, както и за изграждане на инфраструктура за достъп по суша, на акватория или отделни нейни зони, на елементи на другата обща техническа инфраструктура на пристанището, а в случаите, когато на пристанището ще се обслужват кораби от международно плаване – и на зона по чл. 101, ал. 1.“ 6. В чл. 112г, в ал. 3 и ал. 4 след думите „Инвестиционните проекти“ се добавя „за обектите по ал. 1“. 7. В чл. 112е. 7.1. В ал. 1 думите „може да се учреди право на строеж“ се заменят с „може да се разреши“, а думите „за изграждане“ – с „изграждане“;	заливаема ивица на река Дунав не е част от задачата на настоящия законопроект. Изложените в становището съображения имат своите основания, но налагат допълнително внимателно обмисляне, включително с оглед на съотношението на този правен институт с други, които на пръв поглед изглеждат твърде близки (напр., регламентираното в Закона за водите разрешително за ползване на повърхностен воден обект с цел изграждане на стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения).
--	---

	7.2. Алинея 2 се изменя така: „(2) Разрешението се издава, когато това е необходимо за трайно задоволяване на обществени потребности от местно значение.“; 7.3. Алинея 3 се отменя. 7.4. В ал. 4 думите „Обемът на правото на строеж“ се заменят с „Местоположението на съоръженията“. 8. Навсякъде в текста на чл. 112ж думата „обектите“ се заменя със „съоръженията“. 9. В основния текст на чл. 112з думите „може да се учреди право на строеж, когато това е необходимо за“ се заменят с „може да се разреши“. 10. Член 112и се изменя така: „Чл. 112и (1) По реда на чл. 112з, ал. 1 Министерският съвет може да разреши разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт или специализиран пристанищен обект по чл. 111а, ал. 1 или чл. 111б, ал. 1. (2) Разрешението по ал. 1 се издава в полза на собственика на територията и инфраструктурата на съществуващото пристанище или на терминал от такова пристанище, съответно на собственика на съществуващия специализиран пристанищен обект. (3) Местоположението на съоръженията по ал. 1 се определя в съответствие с одобрения генерален план на пристанището за обществен транспорт, съответно на одобрения специализиран подробен устройствен план по чл. 112д – във всички останали случаи. 11. В чл. 112к: 11.1. В ал. 1 думите „Право на строеж“ се заменят с „Разрешението по чл. 112з, ал. 1“; 11.2. В ал. 2 думите „Обемът на правото на строеж“ се заменят с „Местоположението на съоръженията“. 12. В чл. 112л: 12.1. В ал. 1 думите „Право на строеж“ се заменят с „Разрешението по чл. 112к, ал. 1“, а думите „се учредява“ – със „се издава“; 12.2. Алинея 2 се изменя така:	
--	--	--

		„(2) Във всички останали случаи за издаване на разрешенията по чл. 112з и чл. 112и титулярите на разрешенията заплащат такса в размер, определен по реда на наредбата по чл. 52а, ал. 3.“ 13. Член 112м се отменя. 14. В чл. 112н думите „учредено право на строеж по чл. 112з“ се заменят с „разрешенията по чл. 112з и чл. 112к, ал. 1“.		
--	--	---	--	--

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ НА ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, ПРОВЕДЕНИ В ПЕРИОДА ОТ 21 НОЕМВРИ ДО 5 ДЕКЕМВРИ 2019 Г.

№	Организация/потребител /вкл. начина на получаване на предложението/	Бележки и предложения	Приети/ неприети	Мотиви
1.	СНЦ „Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт“ (по обичайната поща)	Да бъде разгледано още веднъж становището на Българската национална асоциация по корабостроене и кораборемонт относно размера на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура, която се събира за корабите, посещаващи пристанищата със специално предназначение по чл. 109 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Предлагаме в чл. 109а предложената нова ал. 3 да бъде изменена по следния начин: „(3) Когато за достъп по море до пристанище по чл. 107 – 109 се използва инфраструктура за достъп до пристанище по чл. 106а, пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура се определят по размер и се събират от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Размерът на таксите не може да надвишава 50 % от размера на таксите за пристанища за обществен транспорт.“. Мотиви: 1. Корабите, посещаващи корабостроителните и кораборемонтни заводи, ползват за достъп по вода само част от акваторията, поддържана от „Пристанищна инфраструктура“, като всички са без товар. 2. Поради горната специфика газенето на корабите, посещаващи заводите, е значително по-малко от поддържаната от „Пристанищна инфраструктура“ дълбочина на фарватера, необходим за корабите с товар и изискваща значителни финансови средства (средното газене на корабите, посещаващи заводите, е около 4,5 метра, докато дълбочината на Канал 1 и Канал 2 на пристанище Варна е до 11,50 метра, респективно корабите под товар газят средно 10 метра).	Не е прието	Задачата на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) е да регламентира видовете пристанищни такси, принципите и реда за определяне на техния размер и начина на оповестяването им на ползвателите на пристанището, но не и да определя размера им (в абсолютни стойности или като фиксира границите, в които да бъде определен). Създаването на законова норма, която въвежда занижени параметри на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура за достъп до конкретен вид пристанища, без да се основава на конкретни

	3. Броят на корабите, посещаващи заводите, е значително по-малък от корабите, посещаващи съответните пристанища с национално и регионално значение, поради технологичния процес. 4. Оперативната акватория пред заводите се поддържа в необходимата дълбочина само със собствени финансови средства на заводите, за разлика от акваторията на пристанищата с национално и регионално значение. 5. Пристанищната инфраструктура за достъп по суша също е собственост на заводите и се поддържа отново със собствени финансови средства. 6. Неправилното определяне на таксите за кораби, посещаващи корабостроителните и кораборемонтните заводи, ще доведе до неконкурентност спрямо заводите в региона и до отказ на поръчки – намаляване на приходи, съкращаване на работни места и т.н. 7. Със средствата от пристанищните такси се поддържа и оперативната акватория, и пристанищна инфраструктура по суша само на пристанищата за обществен транспорт. Изложението по-горе обективни факти предполагаг и едно принципно по-различно определяне на размера на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура от пристанищата със специално предназначение по чл. 109, което да бъде посочено ясно в закона, с оглед постигане на равнопоставеност с пристанищата за обществен транспорт и да не подлежи на тълкуване в тарифата. В заключение отново бихме искали да акцентираме: ЕС не позволява държавна помощ в кораборемонта и корабостроенето и като частни пристанища по чл. 109 от ЗМПВВПРБ, свързани с корабостроителната и кораборемонтната дейност, заводите не могат да бъдат ползватели на публични средства. Ето защо считаме, че голяма част от промените, които се налагат от прилагането на Регламент (ЕС) 2017/352 не би следвало да се вменят и на корабостроителните и кораборемонтните заводи.	финансови разчети, също може да бъде разглеждано като форма на предоставяне на необосновано предимство (държавна помощ) в полза на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на тези пристанища. Ефективният способ за защита на законните интереси на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВПРБ, за достъп до които по вода се използва инфраструктура за достъп на пристанище по чл. 106а, е уреден в чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352. Изложението в подкрепа на предложението мотиви, свързани с произхода на средствата за поддържане на оперативната акватория на пристанищата са неотнотосими, а по
--	--	--

			отношение на пристанищата за обществен транспорт са и неверни, защото не са съобразени предложенията с § 36, т. 1 от законопроекта промени в чл. 115м, ал. 1 ЗМПВВППРБ. Пропуснато е и обстоятелството, че поддържането на инфраструктура за достъп по море не се изразява само в осигуряване на проектните дълбочини в зоната за подхождане и зоната за маневриране на корабите в пристанищната акватория, но включва също навигационното осигуряване на последната и информационното обслужване на корабоплаването, което прави възможно достигането на корабите по вода до съответното пристанище. Бележката, според която: „голяма част от промените не би следвало да се вменяват и на
--	--	--	---

				корабостроителните и кораборемонтни заводи“, вече е коментирана в Справката за отразяване на постъпилите предложения от публичните консултации по законопроекта, проведени в периода от 23 май до 24 юни 2019 г.
2.	СНЦ „Асоциация на българските частни пристанища“ (по обичайната поща)	Във връзка с повторно публикувания за обществено обсъждане проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗИДЗМПВВПРБ), настояваме да бъде обърнато внимание на следните важни въпроси, които следва задължително да бъдат решени преди приемането на промените на закона и които засягат съществено дейността на частните пристанища в България: 1. Не е посочен начинът на формиране на таксата за ползване на пристанищна инфраструктура по чл. 103в, ал. 1, т. 1, нито критерии и ограничения за определянето ѝ. Това е съществен проблем за пристанищата, доколкото липсата на обективни критерии дава възможност за определяне на нелимитирани и необосновани размери на тази такса.	Не е прието	С § 8 и § 9 от законопроекта се предлагат нови редакции на чл. 103в и чл. 103г ЗМПВВПРБ. Първата разпоредба регламентира случаите, в които се дължат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, лицата, които разполагат с правото да определят размера им и да ги събират и имат задължението да ги оповестяват публично,

			както и сроковете за заплащане на таксите Вторият текст урежда принципите, които трябва да бъдат съблюдавани при определяне на размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, критериите за диференциране на размера на таксите и за какво може да бъдат разходвани акумулираните от такси финансови средства. От мотивите към направената бележка не става ясно какво друго, освен принципите, критериите и реда за определяне на размера, включва употребеното в същата понятие „начин на формиране на таксата“. Съгласно предложената с § 9, т. 3 от законопроекта ал. 5 на чл. 103г, средствата, събрани от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се разходват за обезпечаване
	2. Не е посочен начинът на разходване на събраната такса за ползване на пристанищна инфраструктура и по-конкретно поставяне на ограничения за какво може да бъде разходвана. Отговорът, посочен в Справката за отразяване на постъпилите възражения от обществените консултации, проведен в периода от 23 май до 24 юни 2019 г., че: „както включва услугата е описано в чл. 115м, ал. 1, който определя предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ и по-специално т. 3 – 5, 12 и 13“ всъщност показва и проблема – какво гарантира на частните пристанища (бъдещи терминали), че разходването ще се ограничи до дейностите по тези точки и таксите, събирани	Не е прието	

	от тези пристанища, няма да се разходват за дейности по т. 1 и 2 – например по поддържане и изграждане на инфраструктура на държавно пристанище? Това е изключително съществен проблем, който засяга целия пристанищен сектор и влияе пряко на съществуването и конкурентоспособността на действащите пристанища.	на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектите дълбочини в акваторията на пристанището. Търсените от собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт с регионално значение (бъдещи терминали от пристанище по чл. 106а) гаранции се съдържат в разпоредбите на чл. 11, параграфи 2 – 5 и чл. 18, параграф 1 от Регламент 2017/352.
	Не е уреден въпросът какво ще се случва с таксата, която не бъде изразходвана от ДП „Пристанищна инфраструктура“ за извършване на услуга за съответната година, за която е събрана, при което се загубва същността на характеристиката на таксите, а именно, че срещу тях съответният орган дължи услуга на лицето, което е платило таксата.	Лицата, които плащат пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура са корабоприемателите на кораби, които посещават

		или оперират в съответното пристанище. Съгласно предложената с § 8, т. 3 от законопроекта нова редакция на чл. 103в, ал. 3 таксата се заплаща преди отплаване на кораба или периодично (за опериращите в пристанището кораби). След като корабът е влязъл в пристанището, престоял е в него и е бил обработен, услугата по осигуряване на ползването на пристанищна инфраструктура е извършена. Пристанниците такси за ползване на пристанищната инфраструктура не са „годишни“. Тяхната „същностна характеристика“ не включва изискването да бъдат разходвани в годината, в която са събрани, тъй като дейностите, които се финансират чрез тях, изискват акумулиране на значителен финансов
--	--	---

			ресурс, за да бъдат извършени. Сроковете и дейностите, за които ще се разходват събраните от такси средства, се определят в седемгодишните програми на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за пристанищата по чл. 106а и в годишните програми – за останалите пристанища и пристанищни терминали – държавна собственост. По отношение на предвижданията на седемгодишните програми и на предприятиите от управителния орган на пристанището фактически действия, които засягат или застрашават техни законни интереси, собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищни терминали от пристанище по чл. 106а разполагат с правото по чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352.
--	--	--	---

	Отделно от това, все още не е решен дискутираният проблем, свързан с това, че таксата за ползване на пристанищната инфраструктура по чл. 103в, ал. 1, т. 1 ще се определя в еднакъв размер за всички пристанища, без значение собствеността им. В същото време, тя ще се разходва за поддържане на цялата инфраструктура, територия и акватория на пристанищата/терминалите – държавна и общинска собственост, и само за акваторията на пристанищата/терминалите частна собственост, които, от своя страна, остават да поддържат със свои средства територията и инфраструктурата си. Това е създаване на неравнопоставеност, което не следва да бъде допуснато. Или таксата да бъде определена различно спрямо финансовите задължения на ДП „Пристанищна инфраструктура“, или процент от събраната такса да бъде пренасочван към съответното частно пристанище/терминал.	Не е прието	Твърдението, че акумулираните средства от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура ще се разходват „за поддържане на цялата инфраструктура, територия и акватория на пристанищата/терминалите – държавна и общинска собственост, и само за акваторията на пристанищата/терминалите частна собственост“ не кореспондира с текстовете на законопроекта. Като беше посочено по-горе, средствата, събрани от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище (независимо чия собственост е територията и инфраструктурата на отделните терминали в него), включително за покриване на разходите за
--	--	-------------	---

			изграждане и поддръжане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддръжане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището. Към това следва да се припомни и разпоредбата на чл. 115м, ал. 1, т. 1 ЗМПВВПРБ, в предложената с § 36, т. 1, буква „а“ от законопроекта редакция, съгласно която ДП „Пристанищна инфраструктура“ е натоварено с реконструкцията, рехабилитацията и поддръжането на съществуващите пристанищни терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт, само когато това не е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала.
--	--	--	---

			Всички концесионни договори и договори по § 74, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИДЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) възлагат задължението за поддържане, реконструкция и рехабилитация на пристанищната инфраструктура на пристанищните терминали – публична държавна собственост, на пристанищния оператор (концесионер или еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала). В този смисъл, пристанищните оператори на всички терминали на пристанището (независимо чия е собствеността върху територията и пристанищната инфраструктура на конкретния терминал) са поставени при равни условия. Предложението „таксата да бъде определяна
--	--	--	---

		различно спрямо финансовите задължения на ДП „Пристанищна инфраструктура“ или процент от събраната такса да бъде пренасочван към съответното частно пристанище/терминал“ не кореспондира с разпоредбите на чл. 2, т. 9 и чл. 13, параграфи 3 и 4 от Регламент (ЕС) 2017/352. В случай, че управителният орган на пристанище по чл. 106а приеме решение за разходване на средства от пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура, не по предназначение, собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанищни терминали от такова пристанище разполагат с правото по чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352, с възможността да сезират органа по чл. 11, параграф 5 от регламента,
--	--	---

			както и с възможностите, предвидени в Закона за държавните помощи и относимото вторично право на Европейския съюз в областта на държавните помощи. Разпоредбата на чл. 103е, ал. 1, предложена с § 11 от законопроекта, установява принципа ред за определяне на размера, публичното обявяване и събирането на цените на пристанищните услуги, независимо дали пристанищният оператор е и собственик на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището или терминала, където предоставя пристанищни услуги, или не. Разрешението на поставения въпрос е дадено с предложена разпоредба на чл. 103е, ал. 3.
3. С оглед потвърждение на проведената при предходното обсъждане среща относно изрично посочване на възможността пристанищният оператор, както и досега, да събира пристанищна такса от посещаващите го кораби, то считаме корекцията по чл. 103е, ал. 2 като недостатъчна, доколкото пристанищата за обществен транспорт с регионално значение попадат в ал. 1. В тази връзка моля да коригирате текста на ал. 1, както следва: Чл. 103е. (1) Цените на пристанищните дейности и услуги по чл. 116, ал. 2, предоставяни в пристанищни терминали частна собственост, както и събираните от него пристанищни такси, се определят по размер, обявяват се публично и се събират от пристанищните оператори, които ги извършват.	Не е прието		както и с възможностите, предвидени в Закона за държавните помощи и относимото вторично право на Европейския съюз в областта на държавните помощи. Разпоредбата на чл. 103е, ал. 1, предложена с § 11 от законопроекта, установява принципа ред за определяне на размера, публичното обявяване и събирането на цените на пристанищните услуги, независимо дали пристанищният оператор е и собственик на територията и пристанищната инфраструктура на пристанището или терминала, където предоставя пристанищни услуги, или не. Разрешението на поставения въпрос е дадено с предложена разпоредба на чл. 103е, ал. 3.
4. Във връзка с разпоредбите на чл. 115п, ал. 7, т. 5 и чл. 115у, ал. 1 считаме, че следва ясно да е заложено задължението на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за включване в тази 7-годишна програма на съществуващите и приети инвестиционни планове, обективирани в генерални	Не е прието		Реализирането на предвиждания на одобрените генерални планове за пристанища за

	планове на отделните пристанищни терминали (сега пристанища с регионално значение) и съобразяването с тях. Отделно от това няма механизъм, процедури, срокове, както и съответна отговорност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за реализиране на задълженията във връзка с осъществяване на инвестиционни графици по вече влезли в сила генерални планове, след като всеки терминал ще зависи от това. Считаме, посочения проблем за празнота в законодателството, което пряко засяга отрицателно интересите на собствениците на пристанища и би могло да доведе до съществени финансови загуби за тях.	обществен транспорт с регионално значение по § 56 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта, с изключение на придвижванията относно инфраструктурата за достъп, е ангажимент на собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на тези пристанища – бъдещи терминали от пристанище по чл. 106а. В проекта на генерален план на пристанището по чл. 106а, който според чл. 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 и предложената с § 22, т. 1, х буква „б“ от законопроекта нова редакция на чл. 112б, ал. 1, т. 2 ЗМПВВПРБ трябва да бъде подложен на публични консултации с ползвателите на пристанището и другите заинтересовани лица, ще се включат придвижвания за изграждане на инфраструктурата за достъп и на другата обща
--	--	--

				техническа инфраструктура на пристанището по чл. 106а и ще бъдат инкорпорирани предвиденията на заварените одобрени генерални планове на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение по § 56 от Преходните и заключителни разпоредби на законопроекта. Етапите и сроковете за реализиране на тези предвидения са част от съдържанието на генералния план. След влизане в сила на генералния план на пристанището по чл. 106а, в съответствие с предвидените в него етапи и срокове за реализиране, в седемгодишната програма на пристанището следва да бъдат предвидени сроковете и средствата за реализиране на конкретните инвестиции.
3.	СНЦ „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		

(в портала на МС и по електронната поща)	(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. В тази връзка и в рамките на установения срок за обществено обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България изразяваме следното становище: Препотвърждаваме своето становище от 25 септември 2019 г., http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?@lang=bg-BG&Id=4611 и 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 информация 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). 2. Предприемане 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. Конкретното 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. 103г от ЗМПВВПРБ. Мотиви: 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	Не е прието Подобряването на конкурентната среда при вноса на горива е въпрос, който стои извън предмета и целите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на
--	---	---

	посредством предложения за обществено обсъждане разпоредби на §§ 59, 61, 62 от проекта на ЗИД на ЗМПВВППРБ. 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, гарантиращ приемането към датата на доставка – обстоителства, които държавните контролни органи би трябвало да могат да контролират. 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) и не са редки случките 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; невъзможност за реализиране на икономия от мащаб 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; храна; изграждане на трасета за вход, авто и жп връзки (вж. § 50 и § 64 от ЗИД на ЗМПВВППРБ); изграждане на съоръжения за измерване	Република България, поради което решаването му не може да се търси чрез промени в този нормативен акт. Временното съхранение на товари (в това число на нефт и нефтопродукти) на територията на пристанища за обществен транспорт, като част от пристанищната услуга по обработка на товарите, е дейност, пряко изложена на конкуренция, и се осъществява от пристанищни оператори – търговци, получили достъп до пазара на посочената пристанищна услуга по установения в ЗМПВВППРБ ред. Проява на последователното провеждане на този принцип в ЗМПВВППРБ е и действащата разпоредба на чл. 115м, ал. 2 от закона, която съдържа изрична забрана Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ да извършва пристанищни услуги по обработка на
--	---	---

		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. Ако не се възприеме направеното от нас предложение съществуващите високи правно-административни бариери за навлизане на разглежданите пазари ще могат да бъдат преодолени само от част от участниците, а именно – достигналите голям пазарен дял и вертикално интегрираните. Наличието на един голям 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). 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.	товари, освен в случаите на предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключване на нов договор по установения в закона ред.
4. Министерство на отбраната (по обичайната поща)	Разпоредбите на чл. 23, ал. 3, т. 1 и т. 2 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България да придобият следната редакция:	Не е прието	Предложението е встрани от целите и задачите на настоящия проект на ЗИДЗМПВВПРБ.

„(3) В териториалното море и във вътрешните морски води на чуждестранния кораб се забранява: 1. да използва корабни лодки, летателни средства и дистанционно управляеми подводни апарати, освен в случаите на участието им в операции, мероприятия и военни учения, свързани с изпълнение на задължения, произтичащи от членството на Република България в международни организации и съюзи, по договори, ратифицирани, обнародвани и влезли в сила за Република България по ред, установен от министъра на отбраната и в случай на бедствие – за търсене и спасяване на хора; 2. да извършва водолазна и подводна дейност, освен в случаите на участието им в операции, мероприятия и военни учения, свързани с изпълнение на задължения, произтичащи от членството на Република България в международни организации и съюзи, по договори, ратифицирани, обнародвани и влезли в сила за Република България по ред, установен от министъра на отбраната и в случай на бедствие – за търсене и спасяване на хора. За извършване на оглед на подводната част на чуждестранен кораб водолазната дейност да се извършва съвместно с български водолази;“.		По същество е неприемливо, защото: Разпоредбата на чл. 23 ЗМПВВПРБ, в това число и ал. 3 от същия, регламентира правилата, които трябва да бъдат съблюдавани при мирното преминаване на чуждестранен кораб през териториалното море на Република България. Определението за „преминаване“ и „мирно преминаване“ се съдържа съответно в чл. 18 и чл. 19 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, сключена в Монтего Бей, Ямайка, на 10 декември 1982 г., ратифицирана със закон – ДВ, бр. 38 от 1996 г. (обн., ДВ, бр. 73 и 74 от 1996 г.) и представляваща част от правната система на Република България. При съставянето на посочените клаузи на конвенцията с описания в предложението случай е повече от очевидно, че когато участват в
Мотиви: 1. Съществуващият до сега ред създава затруднения при провеждането на военноморски учения и забавя процеса на искане на разрешение и съответно даването на такова. Това влошава пълноценната подготовка и поддържането на оперативна съвместимост със съюзни сили. 2. При провеждане на съюзни операции пълноценното участие на чуждестранните сили се ограничава извън териториалното море на Република България.		

			операции, мероприятия и военни учения в зони, обхващащи части от териториалното море и вътрешните морски води на Република България в Черно море чуждестранните военни кораби не упражняват право на мирно преминаване. Пребиваването на чуждестранни военни кораби в териториалното море и вътрешните морски води на Република България за целите на участието им във военноморски учения се разрешава по реда и при условията на Закона за преминаването през и пребиваването на територията на Република България на съюзнически и на чужди въоръжени сили. В този смисъл е и действащата разпоредба на чл. 20, ал. 2, във връзка с ал. 1, т. 2, 5 и 6 ЗМПВВПРБ.
--	--	--	---

5. ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (по обичайната поща)	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ подкрепя предложенията на Министерството на отбраната. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ предлага за подобряване на безопасността на въздухоплаването в териториално море в проекта на ЗИД на ЗМПВВПРБ да бъде добавена нова т. 2, а сегашната т. 2 да стане т. 3, а именно: „2. Използването на летателни средства по т. 1, излитаци и кацаци на кораби, се извършва при спазване на правилата, описани в Сборника за аеронавигационна информация и публикация на Република България.“ . Мотиви: В момента при провеждането на полети от/до кораби, намиращи се в териториално море, не всички летателни средства излъчват поретни планове, а така също и не включват своите транспондери, което застрашава безопасността във въздухоплаването.	Не е прието	Регламентиране на обществените отношения, свързани с осигуряване на безопасността на въздухоплаването, включително над вътрешните морски води и териториалното море на Република България, е предмет на Закона за гражданското въздухоплаване (чл. 1 и чл. 2, ал. 1 ЗГВ), а не на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.
--	---	--------------------	---



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 333

от 14 май 2020 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.
2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.
3. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да представи законопроекта по т. 1 в Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
“ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ”:





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№ 02.01-39
... 14. май ... 2020 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. №	002-01-17
Дата	15. 05. 2020 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

1158
уфис

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №.....333..... на Министерския съвет от 2020 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Справка от Министерството на правосъдието за съответствие с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.
4. Справка за постъпилите предложения от обществените консултации.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 050-01-99/19.05. 2020 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям Законопроект за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, № 002-01-17, внесен от Министерски съвет на 15.05.2020 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по бюджет и финанси
- Комисия по регионална политика, благоустройство и местно самоуправление
- Комисия по правни въпроси

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ



ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

