



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

СТРАТЕГИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА TEN-T МРЕЖАТА ЧРЕЗ ПОДОБРЯВАНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪЗЛИ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН Румъния - БЪЛГАРИЯ

Проект: „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	



СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
1. ПРЕГЛЕД НА ОБЩАТА РАМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА И СТРАТЕГИЧЕСКОТО ПЛАНИРАНЕ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ И ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.....	3
1.1. Европейски стратегически документи	3
1.2. Национални стратегически документи	9
1.2.1. Национални стратегически документи на Румъния.....	9
1.2.2. Национални стратегически документи на Република България	9
2. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО ЕВРОПЕЙСКО И НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА	13
2.1. Европейско законодателство.....	13
2.1.1. Основни нормативни актове относими към развитието на TEN-T мрежите	13
2.1.2. международни нормативни актове частично относими към развитието на TEN-т мрежите	23
2.2. Национално законодателство	25
2.2.1. Анализ на приложимостта на законодателството на Румъния	25
2.2.2. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република България.....	28

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	



1. ПРЕГЛЕД НА ОБЩАТА РАМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА И СТРАТЕГИЧЕСКОТО ПЛАНИРАНЕ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ И ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

1.1. ЕВРОПЕЙСКИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

В предварителното проучване са разгледани основните стратегически, с незадължителен характер, актове от европейското законодателство, чрез които са въведени стратегическите цели, приоритети и мерки за развитие на Европейския съюз, включително в областта на транспорта, както и очакваните действия на държавите-членки, в това число на Република България и Република Румъния. Фокусът при разглеждането на стратегическите актове е поставен върху развитието и използването на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Посочен е нейният обхват - всички видове транспорт и всички видове осъществявани пътнически и товарни превози, в това число и през границите на съседните държави в Съюза, както и нейното значение - ключова мрежа, за осигуряване свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз.

Проследено е историческото развитие на TEN-T мрежата, започвайки от идеята за създаването ѝ в края на 80-те години на XX в., във връзка със създаването на единен (общ) пазар на ЕС, като чрез нея се цели свързването на националните инфраструктурни мрежи и осигуряването на тяхната оперативна съвместимост, чрез определяне на стандарти, които премахват техническите бариери. Това се възприема като ключов елемент за създаването и функционирането на общ пазар и за засилване на икономическата и социална кохезия. Посочено е, че правната основа за изграждането ѝ се създава с дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Основите на TEN-T мрежата се поставят през 1990 г., с приемането от Европейската комисия на първия план за действие свързан с Трансевропейските мрежи (транспорт, енергетика и телекомуникации). В рамките на 90-те години на XX в. се поставят основните за бъдещото развитие на мрежите - включват се в договора от Маастрихт, предлагат се първите 14 приоритетни проекта, приемат се финансовите инструменти, регулации и насоки за развитие на TEN-T. След 2000 г. настъпват важни изменения в концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи - през 2001 г. към TEN-T мрежата се включва и развитието на пристанищна инфраструктура. През 2005 г. Европейската комисия съставя група на високо равнище, която да разглежда предложенията за свързване на TEN-T мрежата с тази на съседните на Съюза държави. Посочено е, че след 2007 г. започват все по-ясно да се извеждат ползите от развитието на Трансевропейските мрежи - формирането на значителна добавена стойност при комбинирането на различни видове инфраструктура, като намалени разходи и екологичен натиск. Посочено е, че от

FLC request No.: _____

Sum value: _____



2014 г., ЕС поставя основите на нова политика в областта на развитие на TEN-T мрежата като най-важните промени са: определянето на „разширена“ и „ключова“ транспортна мрежа за Съюза, увеличаване на финансовите ресурси и по-активното включване на нови източници на финансиране (като Механизъм за свързване на Европа), доминиране на европейския (наднационален и единен) подход при планиране и финансиране на проектите, удължаване на времевия хоризонт за постигане на интегрирана и мултиmodalна „ключова“ транспортна мрежа на Съюза до 2030 г. С това се променя коренно виждането и приоритетите за развитието на Трансевропейските коридори, намерило отражение както в посочените по-долу стратегически документи, така и в Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, в който са дефинирани целите за сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата.

Посочено е, че насоките за развитие обхващат и транспортната инфраструктура за всички видове транспорт, като се предвижда основната мрежа, включваща най-важните за ЕС транспортни връзки и възли да бъде реализирана до 2030 г., а разширената мрежа, осигуряваща пълно покритие на територията на ЕС да бъде завършена до 2050 г. Също така е отбелязано, че понастоящем транспортната политика на ЕС акцентира, не само върху развитието на единна и добре интегрирана мултиmodalна транспортна мрежа в страните-членки, но и усилено развитие на морските пристанища и летища, чрез които да се осъществява ефективно и бързо външната търговия на Съюза. Специално внимание се отделя и на транспортното развитие на ключови градски центрове в ЕС, които са основните генератори на икономически растеж и заетост. Посредством изграждането на TEN-T мрежата, се очаква да бъдат постигнати предимства, сред които са - Мултиmodalна основна мрежа на TEN-T, като един от инструментите за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар, а от там и за създаване на по-конкурентоспособна икономика и промяна на видовете транспорт, намаляване на задръстванията по пътищата, на емисиите парникови и замърсяващи газове, както и повишаване безопасността и сигурността на транспорта, чрез подобряване на инфраструктура в рамките и развитие на мултиmodalна на инфраструктура на трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и чрез въвеждането на иновативни технологии в областта на транспорта.

Разгледаните в предварителното проучване стратегически актове са:

- Съобщение на комисията от 03.03.2010 г., озаглавено „Европа 2020 - Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“ (COM(2010) 2020);
- Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, 2009 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144).



По отношение на Стратегия „Европа 2020“, в предварителното проучване е посочено, че тя визира три подсилващи се взаимно приоритета - интелигентен растеж, устойчив растеж и приобщаващ растеж, за постигането на които са изведени пет основни цели и седем инициативи, основни от които относими към предварителното проучване, съответно към разработването на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България е инициативата „Европа за ефективно използване на ресурсите“. Тя има за цел да премахне връзката между икономическия растеж и използваните ресурси, да подкрепи преминаването към нисковъглеродна икономика, да увеличи приложението на възобновяеми енергийни източници, да модернизира транспортния сектор и да стимулира енергийната ефективност. На национално равнище, държавите-членки трябва: да развият интелигентни, усъвършенствани и изцяло свързани помежду си транспортни и енергийни инфраструктури и да използват напълно ИКТ; да осигурят координирано изпълнение на инфраструктурни проекти, в рамките на основната мрежа на ЕС, които допринасят значително за ефективността на цялата транспортна система на ЕС. Посочено е, че напредъкът към целите на стратегията „Европа 2020“ се насърчава и наблюдава чрез европейския семестър, годишния цикъл на координация на икономическите и бюджетните политики в ЕС, като през 2015 г. Съветът прие нов набор от интегрирани насоки — общи насоки за икономическите политики на държавите членки и на Съюза и насоки за политиките за заетост на държавите членки, които заменят интегрираните насоки от 2010 г.

В предварителното проучване е посочено, че чрез Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, 2009 г., Комисията започва процеса на преглед на политиката за TEN-T, в която се резюмират вижданията към 2009 г. и се обсъждат становища преди представянето на евентуални законодателни или други предложения, като по този начин се извършва поставят основите на бъдещата политика на TEN-T мрежата и се разглеждат варианти за бъдещото ѝ развитие и преразглеждане, за да се формулират бъдещите политики, като се използва натрупания до момента опит и постигнатите резултати, съответно се извърши необходимият анализ.

Констатирано е, че основният стратегически документ от европейското законодателство, относим към предварителното проучване, съответно към разработването на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България е, създадената въз основа на резултатите от Зелената книга, Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно



използване на ресурсите“ от 2011 г. Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор и очертава дългосрочната стратегия, при изпълнение на която до 2050 г. транспортната система на ЕС ще се превърне в устойчива и конкурентоспособна система. Сред ключовите цели до 2050 г. са: в градовете повече да не се движат автомобили, задвижвани с конвенционални горива; в авиацията да се използват горива с ниски въглеродни емисии, емисиите от корабоплаването да се намалят, превоза на пътници и товари на средни междуградски разстояния да се извършва от железопътен и воден транспорт, а в резултат на всичко това емисиите от транспорта да намалят с 60%. Общата цел е създаването на единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкуренция и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари. За тази цел са набелязани конкретни инициативи за следващите десет години, една от които е намаляването наполовина на автомобилите, използващи конвенционални горива в градския транспорт, до 2030 г., а до 2050 г. - постепенното им пълно изтегляне от употреба в градовете. Предварителното проучване изрично установява, че с установената от документа концепция на ЕК за бъдещето на транспорта, се акцентира изрично на основната цел - намаляване емисиите на парникови газове в областта на транспорта с 60% до 2050 г. Посочени са и десет конкретни измерения на тази цел, които са насочени към развиването и внедряването на устойчиви горива и системи за задвижване, към оптимизирането на мултимодалните логистични вериги и към повишаването на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули. Една от инициативите е свързана със създаване на единно европейско транспортно пространство, улесняващо придвижването на граждани и товари, намаляване разходите и увеличаване устойчивостта на европейския транспорт, включващо Единното европейско небе, Единно европейско железопътно пространство и „синият пояс“ в моретата около Европа.

Въз основа на горното, основателно е констатирано, че установената с документа дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., акцентира върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността. В стратегията се предвижда по-голяма хармонизация на правилата в областта на социалните въпроси, околната среда, безопасността и сигурността, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите. Друг акцент в средствата за постигане на устойчивата мобилност е иновациите, включващи нови технологични решения и промяна на поведението в посока на по-устойчиви форми на мобилност, както и свързаното с това модернизиране на транспортна инфраструктурна мрежа, в това число и чрез прилагането на интелигентни транспортни системи.

Регистров номер: 101010

FLC request No.: _____

Sum value: _____



Разгледани са за пълнота и стратегически документи, преценени като частично относими, регулациите в тях са доразвити и допълнени с посочените по-горе стратегически документи и с разгледаните по-долу нормативни актове. Посочено е, че тези актове и стратегически документи, следва да се съобразяват при резервата, че същите разглеждат определени аспекти на проблематиката, и/или са възприети и обобщени по съответния начин в системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропейските мрежи, разгледано в изложението. Такива са:

- План за инвестиции за Европа, одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г.;
- Зелена книга: „Към нова култура за градска мобилност“ (2007 г.);
- Съобщението на Комисията от 30 септември 2009 г., озаглавено „План за действие за градска мобилност“;
- „Ръководство. Развитие и прилагане на Планове за Устойчиви градска мобилност“.

PRO-ETC Code 15.1.1.010
ETC request No. 7
Sum value:

План за инвестиции за Европа, одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г., чрез който се установяват три взаимно допълващи се направления, чрез създаването на нов Европейски фонд за стратегически инвестиции, с който да се предостави подпомагане за риска при дългосрочните инвестиции и да се осигури по-голям достъп до рисково финансиране за МСП, както следва: *Първо* - мобилизиране през следващите три години на най-малко 315 милиарда евро за допълнителни инвестиции, за повишаване въздействието на публичните средства и за стимулиране на частните инвестиции; *Второ* - целенасочени инициативи, гарантиращи, че тези допълнителни инвестиции удовлетворяват потребностите на реалната икономика; *Трето* - мерки за осигуряване на по-добра регулаторна предвидимост и за премахване на пречките пред инвестициите, така че Европа да стане по-привлекателна за инвеститорите.

Европейската Комисия определи първия набор от мерки в приетата си на 16 декември 2014 г. работна програма (COM(2014)910). По тези въпроси Комисията ще работи и съвместно с останалите институции на ЕС и държавите-членки в контекста на европейския семестър.

Зелена книга: „Към нова култура за градска мобилност“ (2007 г.), с която започва процеса на разискванията по въпроси, свързани с градската мобилност и предлагането на практически решения на съществуващите проблеми, като задръстванията и замърсяването, като Комисията използва резултатите от проведените дебати, за създаването и предлагането на цялостна стратегия за градска мобилност. Като основна концепция на бъдещата стратегия е необходимостта от интегриране на различните политики за градска мобилност в единен подход. За целта Зелената книга идентифицира пет



предизвикателства: подобряване на достъпността в градовете, намаляване на замърсяването, интелигентен градски транспорт, достъпен транспорт за трудно подвижни и хора с увреждания и безопасност и сигурност.

Съобщението на Комисията от 30 септември 2009 г., озаглавено „План за действие за градска мобилност“, с което се установява координирана, основана на предложенията, направени в резултат на последвалите публикуването на Зелената книга относно градската мобилност дебати и консултации между заинтересованите страни, гражданите, техните представителни сдружения, и европейските институции, рамка от конкретни мерки за инициативи на ЕС в областта на градската мобилност, чрез насърчаване и подпомагане на политиките за устойчива градска мобилност.

С него се предлагат различни краткосрочни до средносрочни мерки, с които да се гарантира, че градският транспорт в Европейския съюз е екологично устойчив, конкурентоспособен и задоволява обществените потребности, като отделят специално внимание на нуждите от мобилност на уязвими групи граждани. Констатирано е, че са предложени взаимно допълващи се и свързани и с други инициативи действия, които са обединени около шест теми.

Първата тема е насърчаването на интегрирани политики - прилагането на интегриран подход за развитието на градските транспортни системи, управлението им, връзките между градовете и техните околности, взаимовръзките между различните видове транспорт, ограниченията в градското пространство и ролята на градските транспортни системи в по-широката европейска транспортна система, за да се свърже териториалното и транспортното планиране със закрилата на чиста и здравословна околна среда, жилищните и социалните аспекти на достъпността и мобилността. Като първо действие в рамките на тази тема е посочено укоряване приемането на планове за устойчива градска мобилност, като е заявена подкрепа на местните власти от Европейската комисия относно осигуряването на документи за насоките, обмена на добри практики, определяне на показатели, за разработване на планове за устойчива градска мобилност, обхващащи превоза на товари и пътници, както в градските, така и в крайградските зони.

Във връзка с тази заявена подкрепа, през 2014 г. ЕС публикува „Ръководство. Развитие и прилагане на Планове за Устойчиви градска мобилност“, с което са описани практически насоки, а също и конкретни дейности, както за разработване, така и за прилагане на план за устойчива градска мобилност.

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	



1.2. Национални СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

1.2.1. НАЦИОНАЛНИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ НА РУМЪНИЯ

В предварителното проучване, на страница 50, са посочени относимите **национални стратегически документи на Република Румъния**, без обаче да е извършен анализ на заложените в тях цели, приоритети и мерки свързани с развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

1.2.2. НАЦИОНАЛНИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

В предварителното проучване, от страница 46 до страница 50, са анализирани относимите **национални стратегически документи на Република България**. Извършен е анализ на заложените цели, приоритети и мерки, свързани с развитието на трансевропейската транспортна мрежа на следните национални стратегически документи:

- Национална програма за развитие: България 2020;
- Национална програма за реформи;
- Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

PRO-ETC Code 15.1.1.010

FLC request No.:

7

Съгласно констатациите на извършения в рамките на предварителното проучване анализ, **Национална програма за развитие „България 2020“** е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020 г. Документа е съобразен както с националната, така и с европейската стратегическа рамка и тяхната съгласуваност. Визията е към 2020 г. България да е държава с конкурентоспособна икономика, осигуряваща условия за пълноценна социална, творческа и професионална реализация на личността чрез интелигентен, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж.

Дефинирани са три основни стратегически цели и осем стратегически приоритета. Посочено е, че от тях свързаната непосредствено с транспортния сектор е стратегическа цел 2 „Изграждане на инфраструктурни мрежи, осигуряващи оптимални условия за развитие на икономиката и качествена и здравословна околна среда за населението“ и приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари“, касаещ изграждането и реконструкцията на транспортната инфраструктура и създаването на оптимални условия за развитие на икономиката, за подобряване на достъпа до пазари, за ограничаване на замърсяването на околната среда, като основно условие за генериране и поддържане на висок икономически растеж, балансирано



развитие и привличане и оползотворяване на местните, националните и чуждестранните частни инвестиции.

В предварителното проучване се сочи, че **Националната програма за реформи (НПР)** е изготвена в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ и включва мерки за изпълнение на препоръките и отстраняване на констатираните пропуски в Националния доклад за България и политики за повишаване на конкурентоспособността на икономиката. Направен е преглед на изпълнението на националните цели по Стратегия „Европа 2020“ - увеличаване на дела на енергията от ВИ в брутното крайно енергийно потребление на транспорта, потребление на електрическа енергия и биогорива от ново поколение и ограничаване на увеличението на нивата на парникови газове. В мерките е предвидено подобряване на транспортната инфраструктура и насърчаване на устойчивата градска мобилност.

В резултат на извършения в предварителното проучване анализ на **Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г. (НСР)** е констатирано, че тя е основният документ, определящ националната стратегическа рамка за постигане на балансирано и устойчиво развитие на районите на страната и за преодоляване на вътрешнорегионалните и междурегионалните различия/неравенства в контекста на общоевропейската политика за сближаване и постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

Акцентирано е на следните специфичните цели, относими към развитието на националната транспортната мрежа, като част от трансевропейската:

Специфична цел 1: Подобряване на свързаността на районите в международен план - с големите градски центрове в съседните страни. Посочено е, че се предвижда това да бъде постигнато чрез усъвършенстване на мрежата на коридорите от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и на друга транспортна инфраструктура от европейско и национално значение. В тази връзка са посочени и конкретните части от коридорите на трансевропейската транспортна мрежа в рамките на българската част от трансграничния регион, от значение за постигане на по-добра свързаност с големите градове в съседни страни;

Специфична цел 2: Подобряване на транспортната свързаност в национален план, чрез развитие на пътната инфраструктура с регионално значение. Посочено е, че за разширяването на процеса на сътрудничество между дунавските общини в граничния район от значение е решаването на сходните им проблеми по отношение на трансграничните пътни връзки и използването на потенциала им за развитие. Предвижда се да се обърне специално внимание на второкласните пътища преминаващи паралелно на брега на р. Дунав и свързващи дунавските общини една с друга;



Специфична цел 3: Развитие на връзките „град-район“ и подобряване на достъпа до културни ценности, логистичните центрове, местата за рекреация и туризъм, производствените и бизнес зоните в районите. Взаимната обвързаност града-център с околните територии се проявява за големия град с предоставяне на места за производствени и логистични зони, места за рекреация и туризъм, за посещение на недвижими културни ценности, събития и др. Тя изисква подобряване на транспортната достъпност от малките градове и села в периферията към главните транспортни оси и чрез тях към града-център. Изрично е посочено, че в тази връзка се предвиждат реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, осигуряваща или подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги.

В предварителното проучване е направен преглед и на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. В нея е заложена мисията на транспортния сектор да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като: осигурява ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, да подпомага балансираното регионално развитие и да съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

Посочени са и стратегическите цели за транспортния сектор до 2020 г., от които най-тясно свързани с предмета на предварителното проучване, са: постигане на икономическа ефективност, развитие на устойчив транспортен сектор и подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност. Посочени са и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г. Визията е към 2020 г., Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Направен е и анализ на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Тя е посочена като най-актуалният стратегически документ, свързан с развитието на транспорта. Стратегията представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Съобразена е с изискванията за обхвата, структурата и съдържание на всеобхватен транспортен план и отговаря на приложимите тематични предварителни условия за ЕСИФ за периода 2014-2020 г. С нея се определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство, в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

С приемането на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030



г. са постигнати специфични цели за: Създаване на база данни, служеща за изготвянето на необходимите анализи на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел. Дефинирани са национални стратегически цели и стратегически приоритети, а също така и мерки за постигане на набелязаните цели. Във връзка с разработването ѝ е извършен детайлен анализ на нуждите на всички видове транспорт, в това число и на мултимодалния такъв, като е разработен Национален мултимодален транспортен модел. На база извършени анализи са предложени мерки за развитие на административния капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти, като е предложен и списък с реалистични проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР. Изготвена е Стратегическа екологична оценка (СЕО) на Интегрирана Транспортна Стратегия в периода до 2030 г., която е одобрена от МОСВ.

В предварителното проучване е разгледана и **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 г.**, в която са формулирани подробно посочените в нея приоритетни оси и специфични цели. Предвидено е също, че за част от необходимите инвестиции ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт.

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	



2. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО ЕВРОПЕЙСКО И НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

2.1. Европейско законодателство

2.1.1. ОСНОВНИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ ОТНОСИМИ КЪМ РАЗВИТИЕТО НА TEN-T МРЕЖИТЕ

В предварителното проучване са разгледани основните нормативни актове от европейско законодателство в областта на транспорта, с фокус върху развитието и използването на TEN-T, както следва:

- Регламент № 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;

- Регламент № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 г. за изменение на Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти;

- Регламент № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент № 913/2010 и за отмяна на Регламенти № 680/2007 и 67/2010. Механизмът за свързване на Европа управлява финансирането от ЕС в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите през периода 2014-2020 г.;

- Регламент № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общо приложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета;

- Регламент № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014–2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО.

В предварителното проучване е извършен задълбочен анализ на Регламент № 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. С него се определят насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и са дефинираните целите, насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите. Посочено е, че в съответствие със Стратегия „Транспорт 2050“, развитието на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда



структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа, която следва да бъде реализирана до 2030 г. и разширена мрежа, която следва да бъде завършена до 2050 г. Посочено е също, че регламентът посочва проектите от общ интерес и изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, както и приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.

Обхвата на трансевропейската транспортна мрежа, предмет на регламентацията от регламента, е посочен в Приложение I към него. Изрично е посочено, че TEN-T включва както транспортната инфраструктура и телематичните приложения, така и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктурата за всички видове транспорт - железопътен, морски и по вътрешните водни пътища, автомобилен, въздушен и мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на Глава II.

Във връзка с въвеждането на структура от две нива за трансевропейската транспортна мрежа е посочен обхвата, както на основната, така и на широкообхватната мрежа, съответно в Глава III и II от регламента. Изрично е акцентирано, че основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа.

Констатирано е, че с регламента се въвеждат идентификация по компоненти, изисквания и приоритети, относно развитието на инфраструктурата, за всеки от посочените по-горе видове транспорт. Идентификацията на основната мрежа е посочена на картите от Приложение I и се състои от коридори посочен в Част I от Приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави. Детайлно са посочени и изискванията към инфраструктурата за всеки от видовете транспорт. В предпроектното проучване е извършен преглед и на общите изисквания към всички видове инфраструктура и на въведените с регламента понятия и изисквания, като градски възли, телематични приложения, услуги за устойчив товарен превоз, нови технологии и иновации, безопасна и сигурна инфраструктура, устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията, защита на околната среда и достъпност.

Държавите-членки участват, както е предвидено в регламента, в изграждането на коридорите на основната мрежа. Комисията осигурява схематични индикативни карти на коридорите на основната мрежа в лесно достъпен за обществеността формат. Предвиден е и начинът на управление и координиране на коридорите на основната мрежа.



Съгласно предварителното проучване регламента обобщава и систематизира правната регулация на посочените в него европейски нормативни актове от гледна точка на TEN-T мрежата.

В предварително проучване е отразено изменението на Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, извършено с Регламент № 473/2014 на Комисията от 17 януари 2014 година за изменение на Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на Приложение III към него с нови примерни карти. Допълването се обуславя от постигнатите през 2012 г. и 2013 г. споразумения на високо равнище, по които Съюза е страна, с Русия и Беларус, съответно с Беларус, Украйна, Молдова, Грузия, Армения и Азербайджан, което налага добавянето на примерни карти на транспортните мрежи, свързани с мрежите, определени в Приложение III на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

В рамките на предварителното проучване е извършен задълбочен преглед на Регламент № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010. С него е установен механизмът за финансиране на проекти, попълващи липсващите звена в енергийната, транспортната и цифровата мрежа на Европа. Той е инструмент за насърчаване на по-чисти видове транспорт, високоскоростни широколентови връзки и по-лесното използване на енергия от възобновяеми източници, в съответствие със стратегията „Европа 2020“. Тези инфраструктурни инвестиции могат да работят заедно с проекти, финансирани от ЕФРР, КФ и ЕЗФРСР, засягащи други части на основната TEN-T мрежа, както и разширената мрежа. С регламента се създава Механизъм за свързване на Европа („МСЕ“), с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи, с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. Освен това, с него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за 2014-2020 г.

В предварителното проучване са посочени установените с регламента общи цели, които се реализират чрез подготовка и изпълнение на такива проекти в рамките на МСЕ, а именно:

- Оказване на принос за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж в съответствие със стратегията „Европа 2020“, чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, които се вземат предвид очакваните бъдещи транспортни потоци;

- Осигуряване на условия, Съюзът да постигне своите цели за устойчиво

PRO-ETC Code 15.1.1.010

FLC request No.:

Sum value:



развитие, включително целта за най-малко 20% - но намаляване на емисиите на парникови газове в сравнение с равнищата от 1990 г. и повишаване с 20% на енергийната ефективност, и постигане на дял от 20% на енергията от възобновяеми източници до 2020 г.;

• По отношение на транспортния сектор - подкрепа за проекти, както е определено в член 7, параграф 2 от Регламент № 1315/2013, които преследват следните цели:

• Премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци;

• Осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността;

• Оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури.

Предвидено е, че МСЕ ще се прилага чрез една или повече форми на финансова помощ, по-специално чрез безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти. Работните програми, посочени в член 17 от регламента, ще определят конкретните форми на финансова помощ. Посочено е, че с регламента се определя общия бюджет до 2020 г. и съответно секторното финансиране, като се предвиждат допустимите разходи, които финансовият пакет за изпълнението на МСЕ ще финансира.

В областта на транспорта, регламентът въвежда следните правила относно допустимостта на финансирането:

• Само действия, които допринасят за проекти от общ интерес съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013, и действия за подкрепа на програми, които отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент;

• Посочени са в предварителното проучване и конкретните правила за финансиране под формата на безвъзмездни средства;

• Посочени са и конкретните размери, до които може да достига размера на финансовата помощ в сектора на транспорта;

• Предвиден е нарочен режим за спазване на конкретни процедури за кандидатстване (специални режими):

• Специални покани за представяне на предложения за средства, прехвърлени от Кохезионния фонд в сектора на транспорта (чл. 11 от

PRO-ETC Code 15.1.1.010

Sum value:



регламента);

- Възлагане на обществени поръчки;
- Финансови инструменти.

Въведени са и правила за изготвяне на работни програми по повод разходването на средства от съюза. Регламентът урежда и отговорността на бенефициентите и способите за защита на финансовите инструменти на Общността, изрично и специално във връзка с реализацията на реализацията на МСЕ и съответните проекти.

Съгласно предварителното проучване регламента обобщава и систематизира правната регулация на посочените в него европейски нормативни актове от гледна точка на TEN-T мрежата.

В предварителното проучване е направен преглед и на Регламент № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета. С него са определени единадесет тематични цели за ЕСИФ и Обща стратегическа рамка на ЕС (ОСР). За всяка от тематичните цели са определени основни цели, които трябва да се постигнат, ключови действия за всеки фонд по ОСР и съответните общи принципи за изпълнение, за да се гарантира ефективно и ефикасно използване на фондовете. Пряко свързана с транспортния сектор е тематична цел 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“. В Приложение I към регламента е представена общата стратегическа рамка (ОСР), която осигурява основата за по-добра координация между ЕСИФ и другите инструменти на ЕС. С нея се определят насоките, които държавите членки и регионите да прилагат при програмирането на фондовете.

В предварителното проучване е обърнато и внимание на създадената с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за установяване на „Хоризонт 2020“ – рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014-2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО, с който са регламентирани правилата за регулиране на помощта от ЕС за научни изследвания и иновации. Тя цели повишаване на европейската научна и технологична база, по-добро използване на икономическия и промишления потенциал на политиките за иновации, научни изследвания и технологии в съответствие със стратегията „Европа 2020“. Посочено е, че това е най-голямата европейска програма за научни изследвания и иновации за

FLC request No.: _____

Sum value: _____ 17



периода 2014-2020 г., един от приоритетите е подкрепянето на научни изследвания и иновации в областта на околната среда и транспорта, чрез инвестиране в развитието на интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт.

Посочените по-долу нормативни актове са описани за хронологична, предметна и систематична пълнота, но са преценени в предварителното проучване като частично относими, тъй като регулациите в тях са кодифицирани в цитираните по-горе Регламенти. Представените по-долу актове следва да се съобразяват като се има предвид, че те разглеждат отделни аспекти на проблематиката, или са включени и обобщени в системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропейските мрежи, разгледано по-горе.

Такива са:

- **Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 07.12.1992 г.**, относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки, поставя за цел намаляване дела на автомобилния транспорт, чрез създаване на възможности за извършване на комбинирани превози с участието на железопътен, вътрешноводен и морски транспорт. Тя е утвърдена от Съвета, в съответствие с Директива на Съвета 75/130/ЕИО от 17 февруари 1975 г.;

- **Директива 96/53/ЕО на съвета от 25 юли 1996 г.**, относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик. Тя се прилага относно размерите на моторните превозни средства и на техните ремаркета, масите и някои други характеристики на превозните средства, както и относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета. Тя е изменена с Директива 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г.;

- **Регламент № 1370/2007** на Европейския парламент и на Съвета **от 23 октомври 2007** година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета;

- **Регламент 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;

- **Директива 2008/50/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на атмосферния въздух за Европа;

- **Директива 2008/96/ЕО** за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия;

- **Директива 2009/33/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета **за насърчаване на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;**

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	
Sum value:	



• **Директива 2010/40/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;

• **Решение за изпълнение 2016/209** на Комисията от 12 февруари 2016 година относно искане за стандартизация до европейските организации за стандартизация по отношение на интелигентните транспортни системи (ИТС) в градските райони в подкрепа на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;

• **Директива 2002/49/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда;

• **Становище на Комисията от 20 август 2013 година** за прилагане, по отношение на контейнери за интермодалния транспорт, на забраната за внос и износ на оборудване, което съдържа или зависи от вещества, контролирани съгласно Регламент № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой.

Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 07.12.1992 г., относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки, поставя целта за намаляване дела на автомобилния транспорт чрез създаване на възможности за извършване на комбинирани превози с участието на железопътен, вътрешноводен и морски транспорт. Тя е утвърдена от Съвета, в съответствие с **Директива на Съвета 75/130/ЕИО от 17 февруари 1975 г.** за създаването на общи правила за някои видове комбиниран пътен/железопътен превоз на товари между държавите-членки. Директивата е изготвена в съответствие с целите на Общността, насочени главно в следните направления: осигуряване на оптимално управление на транспортните ресурси чрез използването на комбиниран транспорт, явяващ се алтернатива на автомобилния във връзка с разрешаване на някои от глобалните проблеми на транспортния сектор, а именно: засилващата се тенденция за задръствания по пътищата, замърсяване на околната среда и понижаване сигурността на превозите; мерки за бъдещото подобряване на транспортните модели на основата на интермодални форми на транспорт, както и покриване на специфичните средства и изисквания на транспортните оператори и ползватели. Тези мерки следва да обхванат комбинирания транспорт, обединявайки автомобилния и другите видове транспорт, като железопътен и воден (морски и речен); по-широкото използване на комбинирания транспорт следва да бъде насърчавано чрез освобождаване от габаритните ограничения и чрез премахване на различните административни ограничения, които все още съществуват в областта на автомобилния транспорт; улеснен достъп на собствени (ведомствени) превозни средства до комбинирания транспорт.

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	



Директива 96/53/ЕО на съвета от 25 юли 1996 г., относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик. Тя се прилага относно размерите на моторните превозни средства и на техните ремаркета, масите и някои други характеристики на превозните средства, както и относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета. Тя е изменена с Директива 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. Новата директива урежда изключения от максимално допустимите маса и размери на превозни средства и комбинации от превозни средства, установени в Директива 96/53/ЕО.

Регламент № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. С него се поставят редица изисквания, по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ. Регламентът създава ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Във връзка с това са въведени изисквания за осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

Регламент 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. С него се установяват рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила относно финансовата прозрачност и таксите за пристанищни услуги и за ползване на пристанищната инфраструктура. Регламентът се прилага за предоставянето на посочените в него пристанищни услуги, като зареждане с гориво, обработка на товари, акостиране и швартоване, пътнически услуги, събиране на отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари, пилотаж, и теглене на буксир и други, независимо дали те се предоставят в зоната на пристанището или по водните пътища до пристанището. Регламентът се прилага за всички морски пристанища, включени в основната трансевропейската транспортна мрежа.

PRO-ETC Code 15.1.1.010

FLC request No.: 7

Sum value:



Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на атмосферния въздух за Европа цели опазване на човешкото здраве и околната среда чрез въвеждане на мерки за наблюдение на чистотата на атмосферния въздух и отстраняване на замърсителите. Директивата определя праговете на пределно допустими стойности и целеви стойности, за всеки замърсител, оторизирани са националните власти да определят конкретни органи за контрол, регламентира се въвеждането на планове за коригиране качество на въздуха при превишаване на установените прагове, информираност на обществеността и на природозащитните организации за качеството на атмосферния въздух и публикуване на годишни доклади за всички замърсители.

Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия. Тя регламентира изискванията към изготвянето на оценки за въздействие върху пътната безопасност. В тях следва да се анализират последиците за пътната безопасност на различни алтернативи при планиране на даден инфраструктурен проект. Оценките следва да бъдат една от предпоставките при избора на маршрути, при проектирането и реализацията на даден инфраструктурен проект. Проверките за пътна безопасност следва подробно да установяват характеристиките влияещи на безопасността на даден пътен инфраструктурен проект. С директивата се определят и правилата и процедурите за управление на безопасността след реализацията на проекта. С тези мерки се цели подобряване безопасността на пътната инфраструктура на трансевропейската пътна мрежа.

Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаване на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. С нея се насърчава и стимулира развитието на пазар за чисти и енергийно ефективни превозни средства. Това се постига като в директивата е предвидено при възлагането на обществените поръчки за обществен транспорт, публичните власти и операторите на обществен транспорт да вземат предвид въздействието потреблението на енергия, емисиите на CO₂, както и емисиите на NOx, NMHC и прахови частици на използваните превозни средства през техния експлоатационен живот. В обхвата на директивата попадат договорите за доставка на пътни превозни средства, сключвани от възлагащи органи и възложители или оператори по договор за обществена услуга.

Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. Тя има за цел насърчаване разработването на иновативни транспортни технологии за създаване на интелигентни транспортни системи (ИТС), чрез въвеждане на общи стандарти и спецификации. Чрез тях се

PRO-ETC Code 15.11.2010

FLC request No.: _____

Sum value: _____



установят изисквания за постигане на оперативно съвместими и ефективни услуги, при запазване на правото и възможността всяка държава от ЕС сама да реши в кои системи да инвестира. С директивата, ИТС се определят като системи, прилагащи информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността. Директива се прилага за приложения и услуги на ИТС в областта на автомобилния транспорт в ЕС и за начина, по който тези приложения комуникират с други видове транспорт.

Решение за изпълнение 2016/209 на Комисията от 12 февруари 2016 година относно искане за стандартизация до европейските организации за стандартизация по отношение на интелигентните транспортни системи (ИТС) в градските райони в подкрепа на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. С него се дават насоки за начина на постигане на приложимите стандарти и стандартизационни документи в областта на обществения транспорт, и по-специално по отношение на информацията за мултимодални пътувания и интелигентното издаване на билети, в областта на превозните средства, използващи алтернативни горива, и съответната инфраструктура. Изтъкната е и необходимостта от разглеждане и доразвиване на приспособимостта на общите стандарти към градската среда.

Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда (наричана Директивата относно шума в околната среда). Тя цели да определи общ подход за приоритетно избягване, предотвратяване или намаляване на вредните въздействия, включително дискомфорта, породен от излагането на въздействие на шум в околната среда. За постигането му, с директивата се въвежда задължението за извършване на определени действия и по-специално: определяне излагането на въздействието на шум в околната среда чрез картографиране на шума, приемане на планове за действие въз основа на резултатите от картографирането на шума, информирание на обществеността относно шума в околната среда.

Становище на Комисията от 20 август 2013 година за прилагане, по отношение на контейнери за интермодалния транспорт, на забраната за внос и износ на оборудване, което съдържа или зависи от вещества, контролирани съгласно Регламент № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой. В становището са уредени случаите на временно допускане в митническата територия на съюза на контейнери за интермодален транспорт, които съдържат или зависят от контролирани вещества, изискванията към инспектирането на

PRO-ETC Code	15 1 1 010
FLC request No.:	7
Sum value:	22



такива контейнери и към съпътстващата ги документация.

2.1.2. МЕЖДУНАРОДНИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ ЧАСТИЧНО ОТНОСИМИ КЪМ РАЗВИТИЕТО НА TEN-T МРЕЖИТЕ

Разгледани са за пълнота и международни нормативни актове, преценени като частично относими, регулациите в тях доразвити и допълнени с посочените по-горе нормативни актове. Посочено е, че те следва да се съобразяват като се има предвид, че в тях се разглеждат определени аспекти на проблематиката, и/или са възприети и обобщени по съответния начин в системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропейските мрежи, разгледано в изложението. Такива са:

- Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (склучена в Женева, Швейцария на 24.05.1980 г.);
- „Европейско съглашение за основните линии на международните комбинирани превози и съответните обекти (AGTC)“, от 1991 г.;
- Протокол за комбинирани превози по вътрешноводни пътища към AGTC, приет в Женева на 17 януари 1997 г.;
- Споразумение между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт;
- Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия;
- Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа - Кавказ - Азия.

Изрично е посочено в предварителното проучване, че Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (склучена в Женева, Швейцария на 24.05.1980 г.), урежда интермодалните превози. Конвенцията не е влязла в сила, но основни раздели от нея, свързани с извършването на мултимодални превози, са включени в законодателството на редица страни.

В допълнение към Конвенцията на ООН, в международното законодателство съществуват няколко международни споразумения, по които България е страна:

„Европейско съглашение за основните линии на международните комбинирани превози и съответните обекти (AGTC)“, от 1991 г., с участието на двадесет и една европейски държави, сред които и България. Посочено е, че спогодбата установява международна правна рамка за развитието на международна инфраструктура за комбиниран транспорт и услуги, най-вече по отношение на технологията - шосе-железница, както и насоките за повишаване на ефективността му. Тя определя всички важни европейски железопътни линии, използвани за международен комбиниран транспорт, всички терминали,

PRO-ETC Code: 15.1.1.010

FLC request No.: 7

Sum value:



гранични пунктове и фериботни връзки; определя международно признати инфраструктурни стандарти за всички тези линии и съответното оборудване за извършване на подобни услуги; предписва международно приемливи параметри за влаковете и оборудването за комбиниран транспорт.

Протоколът за комбинирани превози по вътрешноводни пътища към AGTC, приет в Женева на 17 януари 1997 г., установява еднакви изисквания, на които трябва да отговарят инфраструктурите и услугите за извършване на комбинирани превози по вътрешни водни пътища.

В предварителното проучване е анализирано и **Споразумението между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт, утвърдено с Решение № 887 от 22.12.2000 г. на Министерския съвет, издадено от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 44 от 8.05.2001 г., в сила от 1.05.2001 г.**

Споразумението цели подпомагане и сътрудничество между договарящите страни при превоза на стоки, и по-конкретно при транзитния трафик по шосе, като осигури съгласуваното развитие на транспорта между и през териториите на договарящите страни, като обхваща превоза на стоки по шосе и комбинирания транспорт.

Изрично е посочено в предварителното проучване, че посочената в Споразумението **дефиниция на комбинираният транспорт е различна от тази, предоставена в Наредба № 53 от 10.02.2003 г., разгледана по-долу, като е цитирана и самата дефиниция. Дефинирани са и понятията за транзитния трафик, както и пътните и магистралните такси.**

Подробно са посочени и мерките, залегнали в споразумението за насърчаване на потребителите и товародателите да използват комбиниран транспорт, най-съществената от които, касаеща предварителното проучване, е мярката за създаване на подходяща инфраструктура за постигане на съвместимост на ЖП мрежите и отстраняване на „тесните места“ на маршрутите за достъп по подходните пътища до терминалите за комбиниран транспорт.

Със споразумението, страните се задължават да признават правата, свързани с разрешителните за осъществяване на автомобилен превоз, предоставени при спазване на режими, съгласно двустранни междудържавни споразумения. Споразумението регламентира достъпа до автомобилния транспортен пазар, опростяването на формалностите по отношение на товаропотока, като установява и конкретно посочените в предварителното проучване принципи за това.

Посочено е също, че в Приложение V към споразумението са определени транзитните маршрути в България, като е предвидено, че движещите се по тях

PRO-ETC Code	15.1.1.010
ETC request No.	7
Sum value:	



превозни средства на общността, отговарящи на изискванията на Директива на Съвета 96/53/ЕС от 25 юли 1996 г., максимално разрешените размери в националния и международния трафик и максимално допустимите маси в международния трафик (Official Journal № L 235, 17/09/1996, стр. 0059 - 0075), се освобождават от каквито и да е специални такси, приложими по отношение на тях, в случай че надвишават масите и размерите по българските разпоредби за размери и маса.

В предварителното проучване е разгледана и Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия, Ратифицирана със закон, Обн., ДВ, бр. 30 от 2.04.1999 г. Документът е разработен на основата на Европейската спогодба за най-важните международни линии за комбинирани превози и съответните обекти (AGTC) и цели създаването на условия за организация на комбинирани превози между Европа и Азия чрез ефективно свързване на маршрути. Също така, той цели създаване на улеснения за присъединяване на страните, които не са подписали Европейската спогодба, както и за страните от Азия. Спогодбата дава възможност на двете групи страни да установят необходимата договорна основа за партньорство при създаването на мрежата от главните линии на комбинираните превози между Европа и Азия.

В предварителното проучване е разгледана и Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа - Кавказ - Азия, с която се регулират международните товарни и пътнически превози между страните-участнички в нея, а също така и транзитните превози през териториите на страните-участнички, с цел насърчаване развитието на икономическите отношения, търговията и транспорта в регионите на Европа, Черно море, Кавказ, Каспийско море и Азия.

В предварителното проучване е посочено, че България е страна по още над десет двустранни спогодби за комбинирани превози с повечето страни от Югоизточна Европа, както и с някои от кавказките републики. Съществува и отворена многостранна спогодба между България, Армения и Грузия, към която могат да се присъединят и други заинтересовани страни.

2.2. НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

2.2.1. АНАЛИЗ НА ПРИЛОЖИМОСТТА НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА РУМЪНИЯ

В предварителното проучване, от страница 330 до страница 369, е направен анализ на национални нормативни актове на Република Румъния, без на практика, с малки изключения, да е извършен анализ на относимото към предмета на предварителното проучване национално законодателство, свързано с развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

По отношение на автомобилния транспорт в предварителното проучване



е разгледана Правителствена наредба (П.Н.) № 27/2011 за автомобилния транспорт. Посочен е и е извършен анализ на дефиницията за автомобилния транспорт, на пътно превозно средство и принципите на извършване на автомобилен превоз на стоки и хора в Румъния, които определят опазването на човешкия живот и околната среда, свободната конкуренция, свободен и недискриминационен достъп до пазара на автомобилния транспорт, зачитането на законните права и интересите на физическите и юридически лица и задоволяване на потребностите на националната икономика и отбранителните нужди на страната като приоритети. Тези принципи са залегнали в чл. 135 от Конституцията на Румъния. В резултат на което е направен изводът, че икономиката на Румъния е пазарна икономика основавана на свободната стопанска инициатива и конкуренция, осъществяване на политики за регионално развитие в съответствие с целите на ЕС.

Посочено е, че Министерство на транспорта, строителството и туризма е компетентният орган в тази област и детайлно са изброени неговите правомощия.

По отношение на **водния транспорт** в предварителното проучване е разгледано понятието за морското корабоплаване в широк и тесен смисъл. Посочени са и категориите морски транспорт - транспортни кораби лайнери и случайни морски превози, като е посочено и приложимото международно законодателство.

Разгледана е и П.Н. № 42/1997, която регламентира статута на корабите според Румънското законодателство - националността на държавата, чийто флаг носят. Посочени са компетентните национални органи за предоставяне правото за плаване под румънски флаг, както и произтичащата от това приложимост на закона на знамето. Посочени са и елементите за идентификация на кораба - име или регистрационен номер, домашно пристанище или място за локализиране на кораба, националност на кораба, дадена от флага, под който има право да плава, собствен тонаж и клас на собствен регистър, съгласно разпоредбите на П.Н. № 42/1997, като е направен анализ на всеки от тези елементи и на реда за вписването на корабите в регистрите и за тяхната deregистрация. Посочен е и редът за придобиването и прехвърлянето на корабите като имущество.

По отношение на **железопътния транспорт** в предварителното проучване е разгледана Извънредна наредба на правителството (О.У.Г.) № 12/1998, с която е дадена дефиниция на този вид транспорт. Посочени са и основните субекти, осъществяващи железопътен транспорт и техният статут, като са дефинирани и железопътните дейности и свързаните с тях услуги. Посочено е, че железопътният транспорт е публичен или частен. Осъществява само на базата на договор за превоз от оторизирани юридически лица, които предоставят услугите си при недискриминационни условия, на всички

FLC request No.: _____

Sum value: _____



заинтересовани трети страни.

Посочено е, че Министерство на транспорта, строителството и туризма е компетентният орган в тази област и детайлно са изброени неговите правомощия.

По отношение на въздушния транспорт в предварителното проучване е разгледана П.Н. № 29/1997 относно въздухоплавателния Кодекс, с която са уредени дейностите на гражданското въздухоплаване, извършени от физически или юридически лица в националното въздушно пространство на Република Румъния. Посочено, е че гражданското въздухоплаване на територията и във румънското въздушно пространство се регулира, освен от въздухоплавателния Кодекс и вътрешни нормативни актове в тази област, и от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго, Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г. или други международни конвенции и споразумения, от които Румъния е част, запазвайки пълен и изключителен суверенитет над националното въздушно пространство, при условията на обществено имущество.

П.Н. № 29/1997 относно въздухоплавателния Кодекс включва правни норми относно общите въпроси, свързани с националното въздушно пространство и неговия правен режим, като по този начин създава правна рамка за осъществяването на въздушния транспорт. Такива са: администрирането на гражданската авиация в Румъния, правния статут на въздушния трафик, законът, който урежда правните отношения в гражданската авиация, националност на самолетите и гражданските права, гражданските летища, цивилни авиационни служители, операциите на гражданското въздухоплаване и други. Дефинирано е понятието за въздушен транспорт, за самолет и за инфраструктурата за въздушен транспорт, която се състои от самолети, летища и системи за сигурност и контрол на въздушния трафик.

Дейностите на гражданското въздухоплаване са дефинирани като всички дейности, свързани с проектирането, изграждането, сертифицирането, ремонта, поддържането и експлоатацията на пътнически самолети, самолетни писти и други инфраструктурни цели на гражданските въздухоплавателни средства, контрол на маршрута и въздушния трафик, метеорологична и аеронавигационна информация за въздушните оператори, обучението и развитието на персонала в гражданското въздухоплаване и гражданската авиация, както и свързаните с тяхната дейности, като услуги, допринасящи пряко за провеждане на дейностите по гражданска авиация.

Посочено е, че Министерство на транспорта, строителството и туризма е компетентният орган в тази област и детайлно са изброени неговите правомощия.

PRO-ETC Code 15.1.1.010

FLC request No.: 7

Sum value:

27



Посочено е, че за международен превоз на пътници, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение, както и безплатен транспорт с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт, приложима е Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г., ратифицирана от Румъния с П.Н. № 107/2000 и одобрена със Закон № 14/20011 г.

В останалата част от изготвения анализ, изключително детайлно е разгледана нормативната уредба на договорите за автомобилен превоз на товари, за морски транспорт, за наемане на кораб, за железопътен транспорт и за превоз на товари по трафика на международния въздушен транспорт както по румънското законодателство, така и по действащото международно законодателство, но отсъства анализ на разпоредби касаещи транспонирането на европейски директиви и свързани с прилагането на европейски регламенти за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, касаещи заложеното в Стратегия „Европа 2020“ и Стратегия „Транспорт 2050“.

2.2.2. АНАЛИЗ НА ПРИЛОЖИМОСТТА НА НОРМАТИВНАТА УРЕДБА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

В предварителното проучване, от страница 369 до страница 395, е направен анализ на националните нормативни актове на Република България, относими към предмета на предварителното проучване национално законодателство, свързано с развитието на трансевропейската транспортна мрежа, систематизирани по видове транспорт, както и на такива относими към мултимодалния транспорт, както следва:

- Закон за пътищата;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Кодекса за търговското корабоплаване;
- Закон за железопътния транспорт;
- Закон за гражданското въздухоплаване;
- Наредба за комбинирани превози на товари.

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	

По отношение на **автомобилния транспорт** в предварителното проучване са разгледани:

- Закон за пътищата;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за автомобилните превози.

При изготвянето на предварителното проучване е направен обстоен



анализ на **Закона за пътищата (ЗП)**, като изрично е посочено, че с него се транспонира Директива 1999/62/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от товарни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2006/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 319/59 от 29 ноември 2008 г.), както и на чл. 1, параграф 2, чл. 7а от Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 269/1 от 14 октомври 2011 г.).

Посочен е обхвата на закона - обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. По аргумент за противното, законът се прилага и за улиците в населените места и селищните образувания, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища. Посочени са и адресатите на закона.

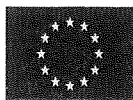
В предварителното проучване е анализирано понятието за Пътищата (пътната инфраструктура), като съвкупност от основни елементи - обхват на пътя, пътни съоръжения и пътни принадлежности. Анализирани са и отношенията, свързани със собствеността на пътищата, като изрично е посочено, че относно ползването им е установен общият принцип, че те са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени със закона и със Закона за движението по пътищата, като за преминаване по републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, министерският съвет въвежда такси. Изрично е посочено, че събирането на такси за използване на пътната инфраструктура включва и Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ). За пътно превозно средство, с което се извършва комбиниран транспорт по смисъла на чл. 56 от Закона за железопътния транспорт, не се заплаща съответната такса при придвижването му от границата до най-близкия интермодален терминал и обратно, ако за конкретния превоз има издадено удостоверение за вътрешен комбиниран превоз на територията на Република България по образец, утвърден от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (чл. 10ж от закона) Посочени са и изрично регламентиранияте изключения и ограничения от принципа за обществено ползване на пътищата.

Посочено, е че в Закона се предвижда възможност, при условията и по реда на Закона за концесиите, да се предостави на концесия върху

PRO-ETC Code 15.1.1.010

ETC request No.

Sum value:



републиканските и общинските пътища или върху отделни участъци или пътни съоръжения от тях, като концесионерът може да събира концесионна ТОЛ такса и/или да получава други плащания включително от страна на концедента, като условията и редът за това се определят с решението за откриване на процедурата за предоставяне на концесия. Посочен е и обхвата на концесионната територия в зависимост от вида на пътищата и техническата документация за изграждането им.

В предварителното проучване изрично са посочени органите и лицата осъществяващи управлението на пътищата е уредено, като са посочени и техните правомощия.

Посочено е и, че със ЗП е дефинирано и управлението на безопасността на пътната инфраструктура, както и процедурите за това. Уредени са и отношенията, възникващи в случай на необходимост от отчуждаване на земи за нуждите на изграждане на пътна инфраструктура.

При изготвянето на предварителното проучване е анализиран **Законът за движението по пътищата (ЗДП)**, като е посочено, че с него се транспонират Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ, L 263/1 от 9 октомври 2007); Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета; Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства; Директива за изпълнение 2014/37/ЕС на Комисията от 27 февруари 2014 г. за изменение на Директива 91/671/ЕИО на Съвета относно задължителното използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства (ОВ, L 59/32 от 28 февруари 2014 г.) и Директива 2015/413/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ, L 68/9 от 13 март 2015 г.).

Посочен е обхватът на закона - правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове. При това целта е **опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата, улесняване** **11.010**

FLC request No.:

Sum value:



придвижване, опазване имуществото на юридическите и физическите лица и на околната среда.

Изрично е посочено, че със ЗДП е въведен принципът, че лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях, така че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда. При това за организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя.

Изрично е посочено, че министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определят с наредба условията и реда за използване на пътните светофари, пътните знаци, пътната маркировка и другите средства за сигнализиране при организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, а министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи определят с наредба реда за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата.

При изготвянето на предварителното проучване е анализиран **Законът за автомобилните превози (ЗАП)**, като е посочено, че с него се транспонират Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕО на Съвета; Директива 2009/5/ЕО на Комисията от 30 януари 2009 г. за изменение на Приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт (ОВ, L 29/45 от 31 януари 2009 г.); Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207/1 от 6 август 2010 г.) и осигурява прилагането на Регламент (ЕС) № 181/2011.

В обхвата на закона са обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, превозите за собствена сметка, контрола при осъществяването на превозите и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари.

Изрично се сочи, че министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира осъществяването на

PRG-ETC Code: 15.1.1.010

FLC request No.: _____

Съществуващото на _____



автомобилните превози на товари и пътници, както и че осъществява правомощията си чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

В предварителното проучване е изрично посочено, че ЗАП въвежда принципът и изискването общественият превоз на пътници и товари да се извършва от превозвач, който притежава лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, лиценз за извършване на международен превоз на пътници или товари, или удостоверение за регистрация за извършване на таксиметрови превози на пътници. Регламентирани са и изискванията за лицензиране.

Със ЗАП са установени разпоредби, касаещи внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт. По силата на закона се създава нарочен Съвет по интелигентните транспортни системи. В предварителното проучване изчерпателно е посочена компетентността на съвета, които могат да се обобщят, като изключителна компетентност за разглеждане и обсъждане на въпросите, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи, както и за приемане на Национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи и интерфейси с останалите видове транспорт и наблюдаване изпълнението му. Правилата относно внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт се определят с наредба на Министерския съвет - **НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт**, приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.

По отношение на **Водния транспорт** в предварителното проучване са разгледани:

- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Кодекса за търговското корабоплаване.

При изготвянето на предварителното проучване е анализиран **Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ)**, като е посочено, че с него се транспонират Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари; Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, установяваща система на Общността за наблюдение и информационно обслужване на корабоплаването и отменяща Директива 93/75/ЕО на Съвета; Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на

PRO-ETC Code	15.1.1.010
Sum value:	



Съвета относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения; Рамково решение 2005/667/ПВР на Съвета за укрепване на наказателно-правната рамка за прилагане на законите срещу замърсяването от корабите.

В предварителното проучване е посочен обхватът на закона - правния режим на морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и неговите цели. Посочено е и дефинираното в закона понятие за вътрешните морски води, териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф и изключителната икономическа зона на Република България. Изрично са посочени и осъществяваните от Република България права върху всяка от посочените части от морските пространства.

Изрично се сочи, че предоставянето на особено право на ползване върху континенталния шелф и в изключителната икономическа зона за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси се извършва по реда на Закона за концесиите и на Закона за подземните богатства. Научните изследвания в континенталния шелф и в изключителната икономическа зона се извършват с разрешение на Министерския съвет по реда и условията на Конвенцията на ООН по морско право. По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на съответния ресорен министър, въз основа на одобрен подробен устройствен план, с решение на Министерския съвет върху морското дъно и неговите недра в границите на вътрешните морски води и териториалното море може да се учреди право на строеж за изграждане или разширение на подводни линейни обекти на техническата инфраструктура.

Подробно е разгледан режимът на осъществяване на дейности в обхвата на вътрешните водни пътища. Организацията и безопасност на корабоплаването се осъществява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие с вътрешното и международното право.

Законът дефинира понятието за пристанище, като изрично е посочено, че пристанищата свързват водните пространства на Република България със сухоземната пътна и/или железопътна транспортна мрежа. Дефинират се и пристанищните услуги и техните категории.

При изготвянето на предварителното проучване е разгледан и **Кодекса за търговското корабоплаване**, който регламентира търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, авариите на кораби, спасяването по море и



река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност. В тази връзка е отбелязано, че неговите разпоредби нямат конкретна относимост към предмета на предварителното проучване - трансевропейската транспортна мрежа и нейната интермодалната инфраструктура, поради което той не е анализиран детайлно.

По отношение на железопътния транспорт в предварителното проучване е разгледан Законът за железопътния транспорт (ЗЖТ), като е посочено, че с него се транспонират Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ, L 345/62 от 23 декември 2008 г.) и Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343/32 от 14 декември 2012 г.).

Със закона се регламентират условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за нейната безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги. Посочени са и дейностите, попадащи извън приложното поле на закона, като метрополитена, градския трамваен транспорт и вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия. Посочено е, по отношение на последните, че законът се прилага единствено по отношение на изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.

Със ЗЖТ се дефинират обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, както и собствеността и ползването им от Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“) или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Посочено е, че със закона са регламентирани начините за изграждане, поддържане, развитие, експлоатация и финансиране на железопътната инфраструктура.

Изрично е подчертано, че ползването на железопътната инфраструктура може да се извършва само от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. Те имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, и до инфраструктурата, свързваща морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител, като отношенията във връзка с този достъп се уреждат с писмен договор между управителя на железопътната

PRO-ETC Code: 19.1.1.010

FLC request No.: 7

Sum value:

34



инфраструктура и превозвача. Посочено е, че компетентен относно издаването на лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари е министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице и е валидна за територията на Европейския съюз.

Изрично е посочено, че задължение за извършване на обществена превозна услуга се изпълнява въз основа на договор за поемане на задължение за обществена превозна услуга, с който се установява и постигането на определено равнище в транспортното обслужване и цени за даден вид транспортни услуги.

Предвидени са и специфични правила за договорите за превоз. Законът предвижда и специфичните правила за организация на движението на влаковете, за осъществяване на контрол, за безопасност и за разследване на произшествия.

Посочено е, че с чл. 56 и следващите от закона е дефинирано понятието комбиниран транспорт. Такъв е превозът на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва: 1. Товарният автомобил, ремаркетът или полуремаркетът със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20 и повече футови контейнери извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия; 2. Между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка; и 3. В радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

В съответствие с чл. 58 Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари, която е подробно анализирана в предварително проучване, в частта за интермодалността на транспорта, определя изискванията за извършването на такъв превоза товари.

По отношение на въздушния транспорт в предварителното проучване е разгледан Законът за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), като е посочено, че с него се транспонират изискванията на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 14 март 2009 г.). Изрично се предвижда че Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е компетентният орган по прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна

FLC request No.:	1.010
Sum value:	35



безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ, L 79/1 от 19 март 2008 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 216/2008“ и правилата за неговото изпълнение.

Посочено е, че със закона е осъществяването на гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му. При което Република България има пълен, изключителен и неотменим суверенитет върху въздушното пространство над своята територия, включително над вътрешните и териториалните ѝ води, в това число и възможността Министерския съвет да определя зони във въздушното пространство, в които се ограничава въздухоплаването.

Посочено е, че законът дефинира понятието за гражданско въздухоплаване, както и изискването то да се осъществява само с въздухоплавателни средства, които са регистрирани по реда, предвиден в него. Посочени са и органите, които са компетентни по отношение на гарантиране на сигурността на гражданското въздухоплаване.

Изрично внимание е обърнато на разпоредбите на закона свързани с гражданските летища, като основна част от инфраструктурата за осъществяване на гражданското въздухоплаване. В закона се дефинира понятието гражданско летище, както и видовете такова летище. Посочено е, че компетентността за определянето на тези летища като такива е на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на отбраната, министъра на финансите, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ с изричното съгласие на собственика на летището.

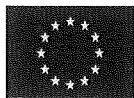
Със ЗГВ въвеждат изисквания на гражданските летища да се осигури обслужване на въздушното движение и съответстващото аеронавигационно оборудване, като при това изрично е посочено, че както гражданските летища, така и земите, върху които се намират съоръженията за навигация и управление на въздушното движение, обслужващи полети, свързани с международен и вътрешен обществен превоз, и технологично необходимите им терени могат да са публична държавна собственост или частна собственост.

Ползването на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се осъществява от летищни оператори - търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на този закон, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е компетентният орган за предоставяне и контрол за изпълнението на концесия върху граждански летища за обществено ползване - публична държавна собственост, или обособена част от такова или за услуга, предоставяна на територията на летище.

PRO-ETC Code 15.1.1.010

FLC request No.: 7

Sum value:



Летищните оператори следва да притежават лиценз за летищен оператор, като условията и реда за получаването на такъв се уреждат с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Летищният оператор е длъжен да осигури достъп при равни условия на всяко въздухоплавателно средство, получило разрешение за извършване на полет.

Гражданските летища за обществено ползване, които не са държавна или общинска собственост, се ползват от летищни оператори - търговци, при условията и по реда на този закон, като за целта подават заявление пред Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Посочено е, че Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е компетентна относно удостоверяването експлоатационната годност на гражданските летища, летателните площадки и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. Тя съгласува и проектите за изграждане и реконструкция на сгради, съоръжения и други строителни работи на територията на летището на основата на приет генерален план. Условията и редът за удостоверяване годността на летищата, летателните площадки, системите и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари, както и изискванията към тези обекти, се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Дейностите по наземно обслужване на гражданско летище се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава-членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване.

По отношение на **Интермодалността и Комбинираните превози и товари** в предварителното проучване е разгледана Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари, с която е дефинирано понятието комбиниран превоз като превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва:

1. Товарен автомобил, ремарке или полуремарке със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20- и повече футови контейнери, извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия;

2. Между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна



жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка;

3. В радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

Комбиниран превоз е налице и когато в рамките на комбинирания превоз изпращачът извършва автомобилен превоз в началния участък за собствена сметка, и/или когато получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка в крайния участък до местоназначението на товара. Важно е изискването, че при комбиниран превоз не се извършва обработка на товарите, когато се сменя видът транспорт. Комбинираният превоз на товари се осъществява при условие, че е сключен договор за комбиниран превоз. В договора за комбиниран превоз на товари всяка част от превоза се урежда от приложимите разпоредби за съответния вид транспорт. Договор не се сключва, когато в началния и крайния участък изпращачът или получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка, а в основния участък превозът се извършва с един вид транспорт.

Наредбата дефинира също понятието за „Интермодална транспортна единица“ като контейнер, сменяема каросерия и полуремарке, подходящи за интермодален транспорт, и „Интермодален терминал“ като мястото, където се променя начинът на транспортиране.

Комбинираният превоз се организира и/или извършва от оператор - спедитор или превозвач, който организира и/или извършва комбиниран превоз на товари, лицензиран в съответствие с приложимото българско специално законодателство или по законодателството на държавата, където са регистрирани. Посочени са и специфичните задължения на операторите за периодично предоставяне на информация на Министерството на транспорта и съобщенията.

Наредбата урежда и съществените елементи на договора за комбиниран превоз като - страни, предмет, специфично съдържание и необходимите превозни документи. Посочено е, че наредбата въвежда специфични изисквания за оператора, изпращача и получателя на товара, както и въвежда видовете рекламации и искове с оглед спецификата на комбинирания превоз.

PRO-ETC Code	15.1.1.010
FLC request No.:	7
Sum value:	