



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРИЛОЖЕНИЕ 4.3.

Допринася за постигане на Резултат 2.  
Анализ на текущото състояние на транспортната система  
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

### ПРИЛОЖЕНИЕ 4.3. Правен анализ за приложимостта на европейското и национално законодателство в областта на транспорта

в изпълнение на под-дейност 4.3. Изготвяне на правен анализ за  
приложимото законодателство в областта на транспорта

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“  
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т 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“



## Съдържание

РАЗДЕЛ I. ИДЕНТИФИКАЦИОННИ ДАННИ.....	3
РАЗДЕЛ II. ВЪПРОСИ.....	3
РАЗДЕЛ III. ФАКТИЧЕСКА ОБСТАНОВКА И ДОПУСКАНИЯ.....	5
РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ .....	7
4.1. ПРИЛОЖИМА ПРАВНА УРЕДБА .....	7
4.1.1. Общностно законодателство .....	7
4.1.2. Национално законодателство .....	14
4.2. ПРИЛОЖИМИ РЕЖИМИ .....	19
4.3. ВЪЗМОЖНИ РЕШЕНИЯ.....	21
4.4. ПРЕГЛЕД НА ДОКУМЕНТИ .....	23
4.4.1. Преглед и анализ на общностното законодателство .....	23
4.4.2. Преглед и анализ на българското законодателство .....	50
4.5. ПОСЛЕДИЦИ .....	86
4.6. ВЪЗНИКВАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ .....	87
РАЗДЕЛ V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ПРЕПОРЪКИ.....	88



## РАЗДЕЛ I. ИДЕНТИФИКАЦИОННИ ДАННИ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на Договор № 034/23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т 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“

В обхвата на документа са обобщени постигнатите резултати при изпълнение на следните дейности/ под-дейности от Техническото предложение на Изпълнителя при участието му в обществената поръчка:

Дейност 4. Анализ и преглед на приложимото законодателство в областта на транспорта

Под-дейност 4.1. Анализ и преглед на общностното законодателство

Под-дейност 4.2. Анализ и преглед на националното законодателство

Под-дейност 4.3. Изготвяне на правен анализ за приложимото законодателство в областта на транспорта

*С разработения документ се постига изисквания от Възложителя резултат. 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България.*

Представения анализ е разработен съобразно методите на юридическата техника, в това число анализ, синтез, индукция, дедукция. Приложен е и сравнителен метод, на необходимите места, при съпоставка на изследваните обекти по предварително дефинирани критерии и отбелязване на сходствата и различията между тях.

Разглежданите и анализирани документи са публично достъпни.

## РАЗДЕЛ II. ВЪПРОСИ

Основната цел на настоящия документ е да се анализира нормативната база за транспорта на ниво ЕС и РБ, реферираща към развитието на ТЕН-Т мрежа, интермодалността и прилагането на европейската политика, насочена към реализирането на европейската концепция за „зелени товарни коридори“.



**Правният анализ осигурява законосъобразно и целесъобразно бъдещо изпълнение на всички дейности, касаещи планирането и изграждането на интермодални връзки в рамките на трансграничния регион Румъния - България.**

Нормативната уредба е разгледана в светлината на укрепване на интермодалните връзки в трансграничния регион, с цел подпомагане вземането на информирани управленски решения и създаване на необходимите условия за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата.

Извършването на правен анализ е задължително условие за успешното изпълнение на инвестиционно намерение, тъй като в резултат на неговото прилагане е възможно да се изведат някои изводи, които потенциално биха попречили (от гледна точка разпоредбите на приложимото действащо законодателство) за осъществяването на това намерение, а също и биха улеснили процедурите, свързани с изпълнението и особено последващата експлоатация на съоръженията.

Приложените подходи за осъществяването на правния анализ по отношение на всяка изследвана хипотеза, с оглед спецификата и характеристиката на правния анализ като вид специализирано изследване са:

- Проблемно-ориентирания подход, при който се анализират проблемите. Този подход се занимава предимно с проверка и анализ на проблема, обикновено без съпоставяне със съществуващи законодателни регламентации и ограничения. За да се направи оценка на проблема, той трябва първо да бъде идентифициран и да бъдат определени произтичащите последици. Формулират се и се проверяват хипотези за възможните причини и последици, като гледната точка е аналитична, с цел да се предостави актуална и достоверна информация за установените проблеми и начините за решаването им.

- Резултатно-ориентирания подход - при който се съпоставя установеното фактическо състояние с определените норми, идентифицирания проблем и се търсят възможните сценарии за неговото разрешаване с оглед целите, задачите, стандартите, законите, добрата практика и други. Подходът е насочен пряко към постигане на резултат/ решение и обосновка на вложените ресурси. Той е приемлив, когато съществуват подходящи критерии за измерване на резултати и въздействие. Гледната точка при резултатно ориентирания подход е предимно нормативна, което задължително изисква определяне на критерии, даващи възможност за оценяване на резултатите.

В настоящия правен анализ по отношение на идентифицираните въпроси са приложени дефинираните два подхода.



### РАЗДЕЛ III. ФАКТИЧЕСКА ОБСТАНОВКА И ДОПУСКАНИЯ

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) играе ключова роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз (ЕС-28). Тази мрежа включва всички видове транспорт (шосейни и жп трасета, вътрешни водни пътища, речни и морски пристанища, летища и важни сухопътни терминали за товарни превози) и осъществява пътническите и товарните превози на Съюза, както е отговорна и за връзките със съседните държави ([ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm)).

Идеята за създаването на TEN-T мрежите се появява в края на 80-те години на XX в. във връзка със създаването на единен (общ) пазар на ЕС. Правната основа за изграждането на TEN-T мрежите е поставена в глава XV от договора за създаване на Европейски съюз. Интегрираните транспортни системи на страните-членки на ЕС се приемат като ключов елемент за създаването и функционирането на общ пазар и за засилване на икономическата и социална кохезия. Основите на TEN-T мрежата се поставят през 1990 г., когато Европейската комисия приема първия план за действие свързан с Трансевропейските мрежи (транспорт, енергетика и телекомуникации). В рамките на 90-те години на XX в. се поставят основните жалони за бъдещото развитие на мрежите - включват се в договора от Маастрихт (юридическа легитимация), 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 (морски и речни пристанища, комбинирани терминали за обработка на товари), през 2004 г. са приети нови (ревизирани) насоки и финансови регулации (вкл. по-висока ставка на финансиране до 20 %) и разширяване на броя на приоритетните проекти - от 14 на 30. 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. 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 (по-рационално използване на пространството, намалени разходи и екологичен натиск), както и възможните синергии между трите типа на Транс-европейски мрежи (транспорт-TEN-T, енергетика - TEN-E, телекомуникации - eTEN). От януари 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 мултимодална „ключова“ транспортна мрежа на Съюза до 2030 г.

До 2013 г. в рамките на TEN-T мрежата и при анализ на инвестициите по видове транспорт ясно изпъква ключовата роля, която се отрежда на развитието на жп транспорта (18 от общо 30 приоритетни проекта), за сметка на намаляващо финансиране на шосейния и въздушния транспорт (двата вида транспорт потребяващи най-голям дял изкопаеми горива и силно замърсяващи околната среда). развитието на жп транспорта е насочено от една страна към високоскоростните линии, чрез които се търси по-евтин, сигурен, екологично ефективен и бърз пътнически превоз, а от друга - нарастващото значение на товарните и смесените превози - главно жп-морски транспорт. Непроменен остава относителният дял на речния транспорт поради факта, че плавателните реки в Европа са стопански добре усвоени (в рамките на TEN-T мрежата има само два проекта свързани с речен транспорт) и като проблемна се очертава р. Дунав и връзката ѝ с речната система на Западна Европа.

В новия програмен период (2014-2020 г.) поради редица сериозни проблеми в развитието на Трансевропейските коридори ЕС променя коренно своето виждане и политика в тази област (към началото на 2013 г. са завършени едва 53 % от общата дължина на 30-те приоритетни проекти), ([ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures\\_images/PP\\_report\\_low\\_FINAL.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/PP_report_low_FINAL.pdf)). Съвременната TEN-T мрежа се състои вече от два вида мрежи (които включват като съставна своя част 30-те по-стари приоритетни проекта в периода 2007-2013 г.):

- „разширена“ мрежа (**“comprehensive network”**), която представлява мултимодална транспортна мрежа с относително висока гъстота, която осигурява достъпност до всички европейски региони и така подпомага икономическото, социално и териториалното им развитие, както и мобилността на населението (с дължина на жп линиите - 138 072 км, шосейни пътища - 136 706 км и вътрешни водни пътища - 23 506 км).

- „ключова мрежа“ (**“core network”**) - част от „разширената мрежа“, която има стратегическо значение за главните европейски и международни транспортни потоци. Определянето на този тип мрежа е постигнато след широки обществени консултации между страните-членки и другите заинтересовани страни и е определена от Европейската комисия по единна (европейска/наднационална) методология (с дължина на жп линиите - 50 762 км, шосейни пътища - 34 401 км и вътрешни водни пътища - 12 880 км). „Ключовата“ мрежа се състои от 9 коридора (които свързват Северна с Южна Европа, Западна с Източна Европа и важни диагонални пътища през



континента), към които е насочена основната финансова помощ на ЕС предимно по линия на Механизъм за свързване на Европа (фиг.7), Други важни елементи на „новата” транспортна политика на ЕС е акцента, който се поставя не само върху развитието на единна и добре интегрирана мултимодална 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. Друга важна особеност е значителното увеличаване на размера на финансовите средства предвидени за развитие на транспортната инфраструктура в Съюза - 26, 8 млрд. евро бюджет за TEN-T мрежата.

## РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ

### 4.1. ПРИЛОЖИМА ПРАВНА УРЕДБА

#### 4.1.1. Общностно законодателство

##### *Документи, посочени в Техническото предложение*

- Европа 2020, Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж на Европейската комисия, 2010 г.
- Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, 2011 г.
- Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, 2009 г.
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, 2013 г.
- Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 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, 2013 г.

##### *Документи, идентифицирани в процеса на работа*

- Регламент (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на





Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти;

- Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1).

- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1).

- Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2011 г. за установяване на програма за подпомагане на по-нататъшното развитие на интегрираната морска политика (ОВ L 321, 5.12.2011 г., стр. 1).

- Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1).

- Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).

- Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7).

- Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1).

- Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда (ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30).

- Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици (ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7).

- Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

- Решение 2009/561/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 194, 25.7.2009 г., стр. 60).





- Регламент (ЕС) № 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 (Виж страница 129 от настоящия брой на Официален вестник).
- Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 г. за създаване на Инструмент за предприсъединителна помощ (ИПП) (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 82).
- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).
- 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, 6.8.2010 г., стр. 1).
- Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26)
- Регламент (ЕО) № 219/2007 от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1).
- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и за отмяна на Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).
- Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152).
- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО Текст от значение за ЕИП (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).
- Решение 2006/679/ЕО на Комисията от 28 март 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с



подсистемата за „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1).

- Решение 2006/860/ЕО на Комисията от 7 ноември 2006 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската високоскоростна железопътна система и за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 342, 7.12.2006 г., стр. 1).

- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008, стр. 1).

- 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, 14.12.2012 г., стр. 32).

- 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, 29.11.2008 г., стр. 59).

- Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

- Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 12).

- Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11).

- Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

- Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).

- Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).



- Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).
- Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 289).
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).
- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).
- Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).
- Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014–2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 104).
- 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, 14.12.2012 г., стр. 32).
- Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета (ОВ L 298, 26.10.2012 г., стр. 1).
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ



от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.).

- Решение № 1639/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за създаване на Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации (2007-2013) (ОВ L 310, 9.11.2006 г., стр. 15).

- Делегиран регламент (ЕС) № 1268/2012 на Комисията от 29 октомври 2012 г. относно правилата за прилагане на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза (ОВ L 362, 31.12.2012 г., стр. 1).

- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- Регламент (ЕО) № 67/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. за определяне на общите правила за предоставяне на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи (ОВ L 27, 30.1.2010 г., стр. 20).

- Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за периода 2014–2020 г. (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 204, 5.8.2010 г, стр. 1).

- Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 септември 2013 година относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (Евратом) № 1074/1999 на Съвета (ОВ L 248, 18.9.2013 г., стр. 1).

- Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности (ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2).

- 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.

- 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.

- Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г.

- Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (сключена 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.

- Решение за изпълнение (ЕС) 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 (нотифицирано под номер C(2016) 808) (Текст от значение за ЕИП)

- План за инвестиции за Европа, Одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г.

- „Хоризонт 2020“ създадена с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета и регламентира правилата за регулиране на помощта от ЕС за научни изследвания и иновации

- Стратегията „Транспорт 2050“

- Зелената книга: „Към нова култура за градска мобилност“ (2007 г.)

- Съобщението на Комисията от 30 септември 2009, озаглавено „План за действие за градска мобилност“

- „Ръководство. Развитие и прилагане на Планове за Устойчиви градска мобилност“

- Регламент (ЕО) № 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 (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата

- 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
- 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 (наричана Директивата 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 (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП)

#### 4.1.2. Национално законодателство

##### Автомобилен транспорт:

- Закон за пътищата в сила на 29.03.2000г., като е обнародван в Обн., ДВ, бр. 26/2000 г., впоследствие претърпява следните изменения и допълнения (считано до датата на изготвяне на настоящия анализ): изм. и доп., бр. 88 от 27.10.2000 г., в сила от 27.10.2000 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., бр. 47 от 10.05.2002 г., изм. и доп., бр. 118 от 20.12.2002 г., в сила от 1.01.2003 г., бр. 9 от 31.01.2003 г., в сила от 31.01.2003 г., изм., бр. 112 от 23.12.2003 г., в сила от 1.01.2004 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2004 г., изм., бр. 14 от 20.02.2004 г., в сила от 20.02.2004 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., изм. и доп., бр. 104 от 27.12.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 64 от 8.08.2006 г., изм., бр. 102 от 19.12.2006 г., доп., бр. 105 от 22.12.2006 г., изм. и доп., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., бр. 69 от 5.08.2008 г., изм., бр. 12 от 13.02.2009 г., в сила от 1.01.2010 г. (\*) - изм., бр. 32 от 28.04.2009 г., доп., бр. 41 от 2.06.2009 г., в сила от 1.07.2009 г., изм. и доп., бр. 42 от 5.06.2009 г., бр. 75 от 18.09.2009 г., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., изм., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 24.11.2009 г., доп., бр. 87 от 5.11.2010 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 39 от 20.05.2011 г., бр. 55 от 19.07.2011 г., изм., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм., бр. 44 от 12.06.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 16



от 25.02.2014 г., изм., бр. 53 от 27.06.2014 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., изм. и доп., бр. 10 от 6.02.2015 г., в сила от 6.02.2015 г., изм., бр. 14 от 20.02.2015 г., бр. 37 от 22.05.2015 г., доп., бр. 61 от 11.08.2015 г., в сила от 1.11.2015 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г., изм., бр. 30 от 15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г., доп., бр. 75 от 27.09.2016 г., в сила от 27.09.2016 г., изм. и доп., бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

- **Закон за движението по пътищата** в сила на 01.09.1999., като е обнародван в Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., с последващи изменения и допълнения (към датата на изготвяне на настоящия анализ), както следва: изм., бр. 1 от 4.01.2000 г., изм. и доп., бр. 43 от 26.04.2002 г., в сила от 26.04.2002 г., бр. 76 от 6.08.2002 г., доп., бр. 16 от 18.02.2003 г., бр. 22 от 11.03.2003 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 85 от 28.09.2004 г., изм., бр. 115 от 30.12.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 79 от 4.10.2005 г., бр. 92 от 18.11.2005 г., в сила от 18.11.2005 г., изм., бр. 99 от 9.12.2005 г., в сила от 10.06.2006 г., доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., изм. и доп., бр. 103 от 23.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 34 от 25.04.2006 г., в сила от 1.01.2008 г. (\*), бр. 61 от 28.07.2006 г., изм., бр. 64 от 8.08.2006 г., (\*) бр. 80 от 3.10.2006 г., в сила от 3.10.2006 г., бр. 82 от 10.10.2006 г., доп., бр. 85 от 20.10.2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм., бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 22 от 13.03.2007 г., бр. 51 от 26.06.2007 г., (\*) изм., бр. 53 от 30.06.2007 г., в сила от 30.06.2007 г., бр. 97 от 23.11.2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., изм. и доп., бр. 69 от 5.08.2008 г., бр. 88 от 10.10.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., бр. 74 от 15.09.2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. и доп., бр. 75 от 18.09.2009 г., изм., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., изм. и доп., бр. 54 от 16.07.2010 г., изм., бр. 98 от 14.12.2010 г., в сила от 14.12.2010 г., бр. 100 от 21.12.2010 г., в сила от 1.07.2011 г., изм. и доп., бр. 10 от 1.02.2011 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 39 от 20.05.2011 г., изм., бр. 48 от 24.06.2011 г., в сила от 24.06.2011 г.; изм. с Решение № 1 от 1.03.2012 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 20 от 9.03.2012 г.; изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 54 от 17.07.2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., бр. 75 от 2.10.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 68 от 2.08.2013 г., в сила от 2.08.2013 г., изм. и доп., бр. 53 от 27.06.2014 г., изм., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 19 от 13.03.2015 г., бр. 37 от 22.05.2015 г.,





изм., бр. 79 от 13.10.2015 г., в сила от 1.08.2016 г., доп., бр. 92 от 27.11.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г., бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм., бр. 13 от 16.02.2016 г., в сила от 15.04.2016 г., бр. 50 от 1.07.2016 г., в сила от 1.07.2016 г., изм. и доп., бр. 81 от 14.10.2016 г., в сила от 1.01.2017 г., доп., бр. 86 от 1.11.2016 г., изм. и доп., бр. 98 от 9.12.2016 г., в сила от 1.01.2017 г., бр. 101 от 20.12.2016 г., в сила от 21.01.2017 г., бр. 9 от 26.01.2017 г., в сила от 26.01.2017 г., бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

- **Закон за автомобилните превози** в сила на 17.09.1999г., Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., с последващи изменения и допълнения (до момента на настоящия анализ) изм. и доп., бр. 11 от 31.01.2002 г., изм., бр. 45 от 30.04.2002 г., изм. и доп., бр. 99 от 11.11.2003 г., в сила от 12.12.2003 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., изм. и доп., бр. 92 от 18.11.2005 г., в сила от 18.11.2005 г., изм., бр. 95 от 29.11.2005 г., в сила от 1.03.2006 г., изм. и доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 103 от 23.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 85 от 20.10.2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм., бр. 92 от 14.11.2006 г., в сила от 14.11.2006 г., бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 42 от 29.05.2007 г., бр. 80 от 5.10.2007 г., в сила от 5.10.2007 г., доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., доп., бр. 41 от 1.06.2010 г., изм. и доп., бр. 17 от 25.02.2011 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., бр. 50 от 3.07.2012 г., в сила от 3.07.2012 г., доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., изм. и доп., бр. 99 от 14.12.2012 г., изм., бр. 103 от 28.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 23 от 8.03.2013 г., в сила от 8.03.2013 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 11 от 7.02.2014 г., в сила от 30.12.2013 г., изм. и доп., бр. 60 от 22.07.2014 г., изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., доп., бр. 60 от 7.08.2015 г., изм., бр. 81 от 20.10.2015 г., в сила от 1.04.2016 г. - бр. 100 от 18.12.2015 г., в сила от 20.11.2015 г., изм. и доп., бр. 32 от 22.04.2016 г., в сила от 1.04.2016 г., изм., бр. 58 от 26.07.2016 г., бр. 59 от 29.07.2016 г., в сила от 1.08.2016 г., изм. и доп., бр. 9 от 26.01.2017 г.

#### Воден транспорт

- **Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България** в сила на 11.02.2000г., Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., с последващи изменения и допълнения (към датата на



настоящия анализ), както следва: изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., изм. и доп., бр. 24 от 23.03.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 11 от 1.02.2005 г.; Решение № 5 от 10.05.2005 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 45 от 31.05.2005 г.; доп., бр. 87 от 1.11.2005 г., изм., бр. 88 от 4.11.2005 г., доп., бр. 94 от 25.11.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм. и доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 104 от 27.12.2005 г., в сила от 27.12.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 43 от 26.05.2006 г., изм., бр. 65 от 11.08.2006 г., в сила от 11.08.2006 г., доп., бр. 99 от 8.12.2006 г., в сила от 9.01.2007 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 41 от 22.05.2007 г., бр. 54 от 3.07.2007 г., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 67 от 29.07.2008 г., изм. и доп., бр. 71 от 12.08.2008 г., бр. 98 от 14.11.2008 г., изм., бр. 108 от 19.12.2008 г., доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 13.10.2009 г., изм., бр. 61 от 6.08.2010 г., изм. и доп., бр. 88 от 9.11.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., изм., бр. 23 от 22.03.2011 г., в сила от 22.03.2011 г., доп., бр. 32 от 24.04.2012 г., в сила от 24.04.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., изм. и доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 28 от 19.03.2013 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2013 г.; Решение № 3 от 6.03.2014 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 24 от 18.03.2014 г.; изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 52 от 10.07.2015 г., изм., бр. 26 от 1.04.2016 г., в сила от 1.04.2016 г., изм. и доп., бр. 13 от 7.02.2017 г.

- **Кодекс на търговското корабоплаване;**

#### **Железпътен транспорт:**

- Закон за железопътния транспорт, в сила на 01.02.2002г., като е обнародван в ДВ , бр. 97 от 28.11.2000 г. със следните последващи изменения и допълнения до момента на изготвяне на настоящия анализ: изм. и доп., бр. 47 от 10.05.2002 г., изм., бр. 96 от 11.10.2002 г., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 115 от 30.12.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., доп., бр. 77 от 27.09.2005 г., в сила от 27.09.2005 г., изм., бр. 88 от 4.11.2005 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., бр. 37 от 5.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., доп., бр. 62 от 1.08.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 92 от 14.11.2006 г., в сила от 14.11.2006 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 22 от 24.03.2009 г., изм., бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., бр. 74 от 15.09.2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 13.10.2009 г., бр. 87 от 5.11.2010 г., бр. 47 от 21.06.2011 г., в сила от 21.06.2011 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 68 от 2.08.2013 г., в сила от 2.08.2013 г., бр. 17 от 6.03.2015 г., в сила от



6.03.2015 г., изм. и доп., бр. 47 от 26.06.2015 г., бр. 19 от 11.03.2016 г., изм., бр. 58 от 26.07.2016 г.

### **Въздушен транспорт**

- **Закон за гражданското въздухоплаване** в сила на 01.12.1972г., Обн., ДВ, бр. 94 от 1.12.1972 г., и има следните изменения и допълнения ( до момента на настоящия анализ): изм. и доп., бр. 30 от 13.04.1990 г., бр. 16 от 21.02.1997 г., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1999 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., в сила от 6.04.2001 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., изм. и доп., бр. 52 от 18.06.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 37 от 5.05.2006 г., бр. 105 от 22.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 10 от 30.01.2007 г., в сила от 30.01.2007 г., доп., бр. 41 от 22.05.2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., изм. и доп., бр. 66 от 25.07.2008 г., в сила от 25.07.2008 г., изм., бр. 67 от 29.07.2008 г., бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., изм. и доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., бр. 82 от 16.10.2009 г., изм., бр. 102 от 22.12.2009 г., в сила от 22.12.2009 г., изм. и доп., бр. 63 от 13.08.2010 г., доп., бр. 73 от 17.09.2010 г., в сила от 17.09.2010 г., бр. 94 от 30.11.2010 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 41 от 31.05.2011 г., бр. 81 от 18.10.2011 г., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., изм., бр. 82 от 26.10.2012 г., в сила от 26.11.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., бр. 12 от 11.02.2014 г., бр. 53 от 27.06.2014 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., изм. и доп., бр. 28 от 17.04.2015 г., бр. 89 от 17.11.2015 г., доп., бр. 15 от 23.02.2016 г., изм., бр. 95 от 29.11.2016 г.

### **Нормативната уредба за осъществяване на интермодален транспорт и комбинирани превози:**

- **Наредба № 53** от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари е издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 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**, 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.



- Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия, ратифицирана е със закон, Обн., ДВ, бр. 30 от 2.04.1999 г.
- Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия;

## 4.2. ПРИЛОЖИМИ РЕЖИМИ

Като политика на ЕС трансевропейските мрежи (TEN) - в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите - съществуват от 1993 г. насам. Те се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз. TEN позволяват функционирането на вътрешния пазар, свързват европейските региони помежду им и свързват Европа с други части на света. По същество създаването и развитието на TEN има за цел да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на стандарти, които премахват техническите бариери).

Добре развитата транспортна инфраструктура е от съществено значение за поддържането на конкурентоспособността и благосъстоянието на Европейския съюз. Нейните 28 държави-членки разполагат понастоящем с пет милиона км асфалтирани пътища, повече от 215 000 км железопътни линии и 41 000 км плавателни вътрешни водни пътища. Политиката за TEN-T подкрепя изпълнението на 30 приоритетни проекта, преценени като такива с висока добавена стойност в рамките на европейския контекст, както и проекти от общ интерес и системи за управление на трафика, които ще играят ключова роля за улесняване на мобилността на стоки и пътници в рамките на ЕС.

### Основните инструменти на политиката на TEN в ЕС са:

Насоките на Съюза, които определят цели, приоритети и очертания на мерките за създаване и развитие на мрежи, за създаване на рамка за определяне на проекти от общ интерес, както и единен Инфраструктурен фонд на ЕС за подкрепа на проекти от общ интерес. Тези проекти се изготвят и изпълняват в съответствие с принципа на субсидиарност и в съответствие със съответните правила и процедури на държавите-членки, на чиято територия се намират проектите.



В транспортния сектор първите насоки са приети от Европейския парламент и от Съвета през 1996 г.; Първият регламент за финансиране от ЕС бе приет през 1995 г.

Понастоящем политиката за TEN -Т има все по-голямо значение на фона на променящите се икономическа и политическа ситуация.

През 2009 г. бе започнат сериозен преглед на политиката на ЕС в областта, което доведе до нова законодателна рамка, влязла в сила през 2014 г. По-долу посочените разпоредби определят рамката за развитие на политиката в транспорта до 2030/2050 г.

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС
- Регламент (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти
- Механизмът за свързване на Европа управлява финансирането от ЕС в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите през периода 2014-2020 г.
- Регламент (ЕС) № 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

Разбира се, налице са и други норми и регулации на ниво Европейски съюз, относими към разглежданата област, които систематично ще бъдат представени по-долу.

Счита се, че посредством изграждането на мрежата ще се постигнат следните предимства:

- Мултимодалната основна мрежа на TEN-T с коридорите на основната мрежа ще допринесе значително за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар. Ще се създаде по-конкурентоспособна икономика
- Висока заетост - Подобрена мултимодалност за по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт
- Инфраструктура в рамките на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и иновативни технологии в областта на



транспорта, ще предизвика промяна на видовете транспорт, ще намали задръстванията по пътищата, ще намали емисиите на парникови газове и замърсяващи газове, както и ще се повишават безопасността и сигурността на транспорта.

2. Приложими режими. Тази част е по отношение на спецификите на приложимия правен режим като обща рамка извън контекста на конкретно поставен въпрос.

#### 4.3. ВЪЗМОЖНИ РЕШЕНИЯ

##### Република България в общия контекст на TEN -Т мрежата.

Република България - транспортна инфраструктура, съгласно СТРАТЕГИЯ за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г. на МТИТС

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на Република България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Доказателство за това е фактът, че към 2008 г. българската транспортна система ежедневно е осигурявала средно по 2,54 млн. пътнически пътувания и превоз на 274 хил. т. товари. По данни на НСИ, транспортът и съобщенията генерират 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма.

Пет от десетте Трансевропейски транспортни коридори - № 4, 7 (река Дунав), 8, 9 и 10 преминават през територията на Република България, която заема стратегическа географска позиция в Европа и на Балканския полуостров, като Три от тях - № 4, 7 и 10, имат важна роля за интегрирането на транспортната мрежа на ЕС с тази на съседни географски райони и континенти - Азия, Африка и Близкия Изток, както и за икономическото отваряне на ЕС към пазарите на стоки и суровини на Изтока.

##### България има 2 коридора на основната мрежа, преминаващи през страната:

Коридорът Ориент / Изток-Мед(Средиземноморие) свързва немските пристанища Бремен, Хамбург и Росток през Чехия и Словакия, с клон през Австрия, през Унгария до румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка с Турция, към гръцките пристанища Солун и





Солун, Пирея и връзка "Магистрала на морето" към Кипър. Той се състои от железопътни, пътни, летищни, пристанищни, пътнически и железопътни транспортни средства, както и р. Елба като речен вътрешен воден път. Като основна пречка се възприема железопътният участък Тимишоара - София.

Коридорът Рейн-Дунав свързва Страсбург и Манхайм чрез две успоредни оси в южната част на Германия, една по протежение на Мейн и Дунав, а другият през Щутгарт и Мюнхен, и с клон към Прага и Жилина до словашко-украинската граница, през Австрия, Словакия и Унгария до Румънските пристанища Констанца и Галац. Той обхваща железопътни, пътни, летищни, пристанищни, крайбрежни и вътрешни транспортни средства.

Водната система на Майн, Майн-Дунавския канал, Дунав надолу по течението на Келхейм и р. Сава. Основните проекти са свързани с премахване на препятствията по вътрешните водни пътища и в железопътния транспорт отсечките Щутгарт - Улм и Мюнхен - Фрейласинг.

За България в Приложение II, като:

- градски възел от основната и широкообхватната мрежа е определен гр. София;
- В списъка на Летища, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътни-пътни терминали на основната и широкообхватната мрежа, са посочени

ИМЕ НА ВЪЗЕЛА	ЛЕТИЩЕ	МОРСКО ПРИСТАНИЩЕ	ВЪТРЕШНОВОДНО ПРИСТАНИЩЕ	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН-ПЪТЕН ТЕРМИНАЛ
Бургас	Широкообхватна	Основна		
Драгоман				Широкообхватна
Горна Оряховица	Широкообхватна			Основна
Лом			Широкообхватна	
Оряхово			Широкообхватна	
Пловдив	Широкообхватна			Основна
Русе			Основна	Основна
Силистра			Широкообхватна	
София	Основна			Основна
Свиленград				Широкообхватна
Свищов			Широкообхватна	
Варна	Широкообхватна	Широкообхватна		
Видин			Основна	

Политиката за TEN -Т мрежата се съотнася към законодателството относимо към интермодалния транспорт, както и към специалното законодателство, регулиращи обществените отношения по отношение на всеки специализиран





вид транспорт, който би могъл да се осъществява в рамките на комбинирания превоз и интермодалния транспорт. Систематично по-долу е представен преглед на относимите нормативни текстове.

## 4.4. ПРЕГЛЕД НА ДОКУМЕНТИ

### 4.4.1. Преглед и анализ на общностното законодателство

**Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС.**

Регламентът определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива – широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Регламентът също така посочва проектите от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, както и установява приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.

Приложното поле на Регламента е трансевропейската транспортна мрежа, съдържаща се в приложение I.

Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както 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 инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II.

Създава се структура от две нива на трансевропейската транспортна мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури. Тя се определя и развива в съответствие с глава II от регламента. 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. Тя се определя и развива в съответствие с глава III от Регламента.

Въвеждат се идентификация (като компоненти), изисквания и приоритети относно инфраструктурата, част от обхвата на Регламента, както следва:

- За железопътната инфраструктура
- за вътрешните водни пътища
- за пътната инфраструктура
- за морския транспорт и морските магистрали
- за въздушния транспорт
- за мултимодалния транспорт (Товарните терминали или логистичните платформи)

По-детайлно, изискванията за отделните видове инфраструктура, въведени с Регламента са следните:

Железопътна инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа.
- железопътната инфраструктура (ЖИ) с изключение на изолираните мрежи, да е оборудвана с ERTMS
- ЖИ да е в съответствие с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (25) и с мерките за нейното прилагане с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;
- ЖИ да отговаря на изискванията на ТСОС, приета в съответствие с член 6 от Директива 2008/57/ЕО, освенкогато това се допуска от приложимата ТСОС или съгласно процедурата, предвидена в член 9 от Директива 2008/57/ЕО;
- ЖИ с изключение на изолираните мрежи, да е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове — по отношение на страничните коловози;
- ЖИ да отговаря на изискванията, предвидени в Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (26), по отношение на достъпа до товарните терминали.



- Що се отнася до ERTMS и електрификацията, по искане на държава-членка, в надлежно обосновани случаи Комисията предоставя дерогации от изискванията, надхвърлящи изискванията на Директива 2008/57/ЕО.

Вътрешните водни пътища (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Да се осигури свързването на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура.
- Вътрешноводните пристанища да предлагат най-малко един товарен терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и да прилагат прозрачни такси.
- реките, каналите и езерата да отговарят на минималните изисквания за водни пътища клас IV, определени в новата класификация на вътрешните водни пътища, установена от Европейска конференция на министрите на транспорта (ECMT), и да осигуряват постоянно свободно пространство за преминаване под мостовете, без да се засягат членове 35 и 36 от настоящия регламент.
- реките, каналите и езерата да се поддържат с цел да се запазят добрите условия за корабоплаване при спазване на приложимото право в областта на околната среда;
- реките, каналите и езерата са оборудвани с RIS.

Пътната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- пътищата да съответстват на разпоредбите на член 17, параграф 3, букви а), б) или в);
- безопасността на пътнотранспортната инфраструктура следва да се осигурява, контролира и, при необходимост, да се подобрява в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (27);
- пътните тунели с дължина повече от 500 m да са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (28);
- когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (29) и Решение 2009/750/ЕО на Комисията (30);
- за всяка интелигентна транспортна система, внедрена от публичен орган в пътната транспортна инфраструктура, да се спазват изискванията на Директива 2010/40/ЕС, като внедряването се осъществява по начин,



съответстващ на делегираните актове, приети по силата на посочената директива.

Инфраструктура за морски транспорт и морски магистрали:

- морските пристанища следва да са свързани с железопътни линии или пътища и при възможност с вътрешноводни пътища от широкообхватната мрежа, освен когато тази връзка е невъзможно поради физически пречки;
- всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, следва да предлага най-малко един терминал, отворен за операторите по недискриминационен начин, и да прилага прозрачни такси;
- морските канали, фарватерите на пристанищата и устията свързващи две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища, следва да отговарят най-малко на вътрешноводни пътища от клас VI.
- пристанищата да притежават необходимото оборудване за подпомагане на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари съгласно Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (31), както и в съответствие с други съответни актове на правото на Съюза.
- Да се въведат VTMS и SafeSeaNet в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, и внедряват електронни морски услуги, включително по-конкретно услуги за обслужване на едно гише съгласно предвиденото в Директива 2010/65/ЕС.

Въздушната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- всяко летище следва да предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси.
- По отношение на инфраструктурата за въздушен транспорт на широкообхватната мрежа се прилагат общи основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета (32).
- Инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за осъществяване на единното европейско небе в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета (33), Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета (34), Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета (35) и Регламент (ЕО) № 552/2004, както и на дейностите по въздушен транспорт.



Мултиmodalната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- В товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища следва да са на разположение видове транспорт, които позволяват мултиmodalния транспорт на пътници и товари;
- Товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига. Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информация относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;

Непрекъснатият пътнически поток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.

Товарните терминали следва да се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

Въвеждат се общи изисквания за прилагане, осигуряване на:

- Градски възли, разбирани най-общо като взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;
- Телематични приложения, като осигуряващи условия за управление на трафика и, по отношение на мултиmodalните транспортни операции, обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели и опростени административни процедури.
- Услуги за устойчив товарен превоз, като се предвижда държавите-членки да подхождат с приоритет по отношение на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел:



- Нови технологии и иновации, като най-общо представено се предвижда подкрепа и насърчаване на декарбонизацията на транспорта чрез преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии
- Безопасна и сигурна инфраструктура
- Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията
- Защита на околната среда, посредством извършване на екологична оценка на планове и проектите се извършва в съответствие с правото на Съюза в сферата на околната среда, включително директиви 92/43/ЕИО, 2000/60/ЕО, 2001/42/ЕО и 2009/147/ЕО и 2011/92/ЕС.
- Достъпност за всички потребители, като транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Регламентира се идентификацията на „основната мрежа“, а именно:

Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.

Въвеждат се изисквания, както и се дефинират коридорите на основната мрежи като инструмент за нейното реализиране. Списъкът на коридорите на основната мрежа е посочен в част I от приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013. Държавите-членки участват, както е предвидено в настоящата глава, в 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.

В приложение №1 от Регламента са представени картите на основната и широкообхватната мрежа.

В приложение №2 от Регламента е представен списък на възлите от основната и широкообхватната мрежа;





В приложение №3 от Регламента са представени примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена към определени трети държави.

Разгледаният регламент обобщава и систематизира като правна регулация от гледна точка на TEN- Т мрежата:

- Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1).
- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2011 г. за установяване на програма за подпомагане на по-нататъшното развитие на интегрираната морска политика (ОВ L 321, 5.12.2011 г., стр. 1).
- Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).
- Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7).
- Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1).
- Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда (ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30).
- Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици (ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7).
- Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).
- Решение 2009/561/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата





спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 194, 25.7.2009 г., стр. 60).

- Регламент (ЕС) № 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 (Виж страница 129 от настоящия брой на Официален вестник).

- Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 г. за създаване на Инструмент за предприсъединителна помощ (ИПП) (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 82).

- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- 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, 6.8.2010 г., стр. 1).

- Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26)

- Регламент (ЕО) № 219/2007 от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1).

- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и за отмяна на Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

- Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152).

- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за



отмяна на Директива 2002/6/ЕО Текст от значение за ЕИП (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

- Решение 2006/679/ЕО на Комисията от 28 март 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1).

- Решение 2006/860/ЕО на Комисията от 7 ноември 2006 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската високоскоростна железопътна система и за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 342, 7.12.2006 г., стр. 1).

- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008, стр. 1).

- 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, 14.12.2012 г., стр. 32).

- 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, 29.11.2008 г., стр. 59).

- Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

- Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 12).

- Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11).

- Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

- Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).



- Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).
- Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).
- Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1).

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти**

Въз основа на обстоятелството, че вВ рамките на партньорството на Северното измерение за транспорт и логистика (NDPTL) на 21 ноември 2012 г. е постигнато споразумение на високо равнище между Съюза, Русия и Беларус, а в рамките на Източното партньорство на 9 октомври 2013 г. е постигнато споразумение на високо равнище между Съюза и Беларус, Украйна, Молдова, Грузия, Армения и Азербайджан, са добавени примерни карти на транспортните мрежи, свързани с мрежите, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013. (приложение № III)

**Регламент (ЕС) № 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**

Предмет на регламентът е създаването на 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 годините 2014–2020 г.

Общите цели, които ще се реализират посредством механизма, са свързани с предоставянето на възможност за подготовка и изпълнение на проекти от общ интерес в рамките на политиката за трансевропейските мрежи в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, посредством:

а) оказване на принос за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж в съответствие със стратегията „Европа 2020“ чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, които вземат предвид очакваните бъдещи транспортни потоци, като по този начин се осигурят ползи за целия Съюз по отношение на подобряването на конкурентоспособността на световния пазар и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на вътрешния пазар и създаването на по-благоприятна за частни, публични или публично-частни инвестиции среда чрез комбинация от финансови инструменти и пряка подкрепа от Съюза, когато проектите биха могли да се възползват от такова комбиниране на инструментите и чрез подходящо използване на полезни взаимодействия между секторите.

б) осигуряване на условия Съюзът да постигне своите цели за устойчиво 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., като по този начин се допринесе за средносрочните и дългосрочните цели на Съюза по отношение на декарбонизацията и същевременно се гарантира по-голяма солидарност между държавите членки;

По отношение на транспортния сектор, посредством МСЕ се цели подкрепа за проекти от общ интерес, както е определено в член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, които преследват изложените по-долу цели:

а) премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци. Постигането на тази цел се измерва с:

i) броя на новите или подобрените трансгранични връзки;

ii) броя на километрите железопътни линии, адаптирани към европейското стандартно номинално междурелсие и оборудвани с ERTMS;



iii) броя на премахнатите участъци със затруднения и участъците с увеличен капацитет от транспортните маршрути за всички видове транспорт, които са получили финансиране по МСЕ;

iv) дължината на мрежата от вътрешните водни пътища по класове в Съюза, и

v) дължината на железопътната мрежа в Съюза, която е била модернизирана във връзка с изискванията по член 39, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

б) 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. Постигането на тази цел се измерва с:

i) броя пунктове за доставка на алтернативни горива за превозни средства, използващи основната мрежа на TEN-T за автомобилен превоз в Съюза;

ii) броя вътрешни и морски пристанища на основната мрежа на TEN-T, които са оборудвани с пунктове за доставка на алтернативни горива в Съюза; и

iii) намаляването на броя на жертвите на пътно-транспортни произшествия по пътната мрежа в Съюза;

в) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури. Постигането на тази цел се измерва с: i) броя на мултимодалните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа; ii) броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали; iii) броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS; и iv) степента на внедряване на системата SESAR, VTMS и ITS в пътния сектор.

### **Финансиране.**

Регламентът определя общия бюджет до 2020г., и съответно секторното финансиране, като предвижда че финансовият пакет за изпълнението на МСЕ ще финансира като допустими разходите, отнасящи се до:

а) действия, които допринасят за проекти от общ интерес и действия за подкрепа на програмата, съгласно предвиденото в член 7;

б) действия за подкрепа на програмата, съставени от разходи за техническа и административна помощ, направени от Комисията за управлението на МСЕ, включително необходимите разходи за осигуряване на прехода между МСЕ и



мерките, приети съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007, в размер до 1 % от финансовия пакет;

МСЕ ще се прилага чрез една или повече форми на финансова помощ, предвидени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, 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.

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 отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент.

- За финансиране под формата на безвъзмездни средства се прилагат следните правила:

- а) действия за реализиране на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително внедряването на нови технологии и иновации в съответствие с член 33 от посочения регламент, и проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от приложение I към настоящия регламент;

- б) действия за реализиране на широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, когато тези действия допринасят за изграждане на липсващи връзки, улесняване на трансграничното движение или за премахване на участъци със затруднения, когато допринасят за развитието на основната мрежа или за свързването на коридорите на основната мрежа, или когато тези действия допринасят за внедряването на ERTMS в основните маршрути от коридори за железопътен товарен превоз, посочени в приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 – в размер до 5 % от финансовия пакет за транспорта съгласно посоченото в член 5 от настоящия регламент;

- в) проучвания за проекти от общ интерес, определени в член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

- г) проучвания за трансгранични приоритетни проекти, както е определено в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (22);

- д) действия за подкрепа на проекти от общ интерес, както е определено в член 8, параграф 1, букви а), г) и д) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

- е) действия за внедряване на транспортната инфраструктура във възли от основната мрежа, включително градски възли, както е определено в член 41 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;





- ж) действия за подкрепа на системите с телематични приложения в съответствие с член 31 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- з) действия за подкрепа на услугите за товарен превоз в съответствие с член 32 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- и) действия за намаляване на шума от железопътния товарен превоз, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав в сътрудничество, *inter alia*, с индустрията от железопътния сектор;
- й) действия за подкрепа на програмата;
- к) действия за осигуряване на безопасна и сигурна инфраструктура в съответствие с член 34 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- л) действия за подкрепа на морските магистрали, както е предвидено в член 21 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Свързаните с транспорта действия, които включват трансграничен участък или част от такъв участък, ще се счита че отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза само ако има писмено споразумение между заинтересованите държави членки или между държавите членки и заинтересовани трети държави относно завършването на съответния трансграничен участък.

В сектора на транспорта размерът на финансовата помощ от Съюза се определя, като не следва да надвишава:

- а) по отношение на безвъзмездните средства за проучвания: 50 % от допустимите разходи;
- б) по отношение на безвъзмездните средства за работи:
  - i) за железопътни и пътни мрежи в държавите членки, които нямат изградена железопътна мрежа на своята територия, или в държава членка или част от нея с изолирана мрежа без железопътни товарни превози на дълги разстояния: 20 % от допустимите разходи; процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 30 % за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно на 40 % за действия във връзка с трансгранични участъци и за действия за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт;
  - ii) за вътрешни водни пътища: 20 % от допустимите разходи, процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 40 % за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно до най-много 40 % за действия във връзка с трансгранични участъци;
  - iii) за вътрешен транспорт, връзки със и развитието на мултимодални логистични платформи, включително връзки с вътрешни и морски пристанища и летища, както и развитието на пристанища: 20 % от допустимите разходи;
  - iv) за действия за намаляване на шума от железопътния товарен транспорт, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав: 20 % от допустимите разходи до комбиниран таван от 1 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);
  - v) за по-добра





достъпност на транспортната инфраструктура за хората с увреждания: 30 % от допустимите разходи за действия по адаптиране, но във всеки случай не повече от 10 % от общите допустими разходи за работи;vi) за действия за подпомагане на новите технологии и иновациите за всички видове транспорт: 20 % от допустимите разходи;vii) за действия за подкрепа на трансгранични пътни участъци: 10 % от допустимите разходи;

в) по отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги с телематични приложения: i) за наземните компоненти на ERTMS, на системата SESAR, на RIS и на VTMS: 50 % от допустимите разходи; ii) за наземните компоненти на ITS за пътният сектор: 20 % от допустимите разходи; iii) за бордовите компоненти на ERTMS: 50 % от допустимите разходи; iv) за бордовите компоненти на системата SESAR, RIS, VTMS и ITS за пътният сектор: 20 % от допустимите разходи до комбиниран таван от 5 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а); v) за действия за подкрепа на развитието на морските магистрали: 30 % от допустимите разходи.vi)за системи, при които се използват телематични приложения, различни от посочените в подточки i)–iv), услуги за товарен превоз и безопасно паркиране по основната пътна мрежа: 20 % от допустимите разходи.

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 регламента)

- възлагане на обществени поръчки;
- финансови инструменти

Съответно са въведени и правилата 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.

Разгледаният регламент обобщава и систематизира като правна регулация от гледна точка на приложимите правила за TEN- Т мрежата:

- Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 289).

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).



- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).
- Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).
- Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за установяване на „Хоризонт 2020“ – рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014–2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ C 347, 20.12.2013 г., стр. 104)
- 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, 14.12.2012 г., стр. 32).
- Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета (ОВ L 298, 26.10.2012 г., стр. 1)
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.).
- Решение № 1639/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за създаване на Рамкова програма за конкурентноспособност и иновации (2007-2013) (ОВ L 310, 9.11.2006 г., стр. 15).
- Делегиран регламент (ЕС) № 1268/2012 на Комисията от 29 октомври 2012 г. относно правилата за прилагане на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза (ОВ L 362, 31.12.2012 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).
- Регламент (ЕО) № 67/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. за определяне на общите правила за предоставяне на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи (ОВ L 27, 30.1.2010 г., стр. 20).



- Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за периода 2014–2020 г. (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 884).
- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 204, 5.8.2010 г, стр. 1).
- Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 септември 2013 година относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (Евратом) № 1074/1999 на Съвета (ОВ L 248, 18.9.2013 г., стр. 1).
- Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности (ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2).

*За хронологична и предметна пълнота на изследването, в допълнение ще посочим*

**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 [7].** Директива 92/106 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;

комбинирания транспорт се явява 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 комбинираните форми на 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.

**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.

Директивата е изменена с **Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г.** Новата директива урежда дерогации от максимално допустимите маса и размери на превозни средства и комбинации от превозни средства, установени в Директива 96/53/ЕО.

**Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (сключена в Женева, Швейцария на 24.05.1980 г.)** заема важно място в международната нормативна уредба в областта на интермодалните превози. Конвенцията среща силна съпротива от страна на превозвачите превозващи контейнери в развитите страни, които извършват превози от врата до врата, поради премахването на голяма част от ограниченията на отговорността им, на които те се позовават при изпълнение на договорните си задължения. В резултат на това Конвенцията е ратифицирана едва от 10 държави и до настоящия момент не е успяла да събере необходимия кворум от 30 страни членки, за да влезе в сила. Въпреки този факт, основните раздели на Конвенцията, свързани с извършването на мултимодални превози, са включени в законодателството на редица страни, сред които е и САЩ. Те са обхванати също така и в транспортните договори за осъществяване на мултимодални превози на голям брой мултимодални транспортни оператори (МТО)

***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.**



Съглашението е подписано в Женева, с участието на двадесет и една европейски държави, сред които и България.

Тази европейска спогодба е изготвена във връзка с осигуряването на 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. AGTC спогодбата определя всички важни европейски железопътни линии, използвани за международен комбиниран транспорт, всички терминали, 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. Европейските държави, които са договарящи страни по спогодбата, се ангажират с нейното внедряване, но не се обвързват със срокове;

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

**Решение за изпълнение (ЕС) 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 (нотифицирано под номер C(2016) 808) (Текст от значение за ЕИП)**

Решението за изпълнение дава насоки начинът за постигане по отношение 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, необходимостта от съгласуваност ще засегне широк набор от стандарти и технически спецификации, по-специално Transmodel (20) , IFOPT (21) , SIRI (22) , NETEX (23) , IOPTA (24) и ISO (25) .

- в областта на превозните средства, използващи алтернативни горива, и съответната инфраструктура всички нови стандарти и спецификации следва да бъдат съвместими с ETSI TS 101 556-3 (26) и да го допълват.

- Необходимо е също така приспособимостта на общите стандарти към градската среда да бъде разгледана и евентуално доразвита. Такъв именно е случаят с DATEX II (27) , който осигурява обмен на данни, свързани с



движението, описани чрез специални профили. Той изглежда като предпоставка за установяване на оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите между градската и междуградската среда или мрежи. Тази задача може да се изпълнява по най-добър начин чрез осигуряване на тясно сътрудничество със стратегическа група и техническата група на DATEX II.

Посочените по-долу нормативни и стратегически документи, са описани по-долу за систематична пълнота, но ги преценяваме като частично относими, т.к. регулациите във връзка с конкретно изследвания обект на анализ са кодифицирани в цитираните по-горе Регламенти. Представените по-долу актове и стратегически документи, следва да се съобразяват при резервата, че същите разглеждат определени аспекти на проблематиката, или са реципирани и обобщени по подходящ начин в системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропските мрежи, разгледано по-горе в изложението.

#### **План за инвестиции за Европа, Одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г.**

Планът се основава на три взаимно допълващи се направления:

Първо - мобилизиране през следващите три години на най-малко 315 милиарда евро за допълнителни инвестиции, с които да се повиши въздействието на публичните средства и да се отключат частните инвестиции;

Второ - целенасочени инициативи, за да се гарантира, че тези допълнителни инвестиции удовлетворяват потребностите на реалната икономика;

Изпълнението на първите две направления на равнище ЕС ще бъде постигнато 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 рисковото финансиране за МСП.

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.

*По-долу посочените стратегически актове, както и актове на нормотворчество са представени с оглед пълнота на изложението, но при резервата, че същите разглеждат определени аспекти на проблематиката, или са реципирани и обобщени по подходящ начин в*





*системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропските мрежи, разгледано по-горе в изложението.*

**Европа 2020, Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж на Европейската комисия, 2010 г.**

„Европа 2020“ е стратегия на Европейския Съюз за растеж и заетост, която е въведена за създаване условия за интелигентен - чрез по-ефективни инструменти в образованието, изследванията и иновациите; устойчив - благодарение на решителното преминаване към нисковъглеродна икономика и конкурентоспособна промишленост; и приобщаващ - със силен акцент върху създаването на работни места и намаляването на бедността. Тя определя пет основни цели, които да бъдат изпълнени до края на 2020 г. - в сферата на заетостта, научноизследователската и развойна дейност, климата и енергетиката, образованието, социалното приобщаване и намаляването на бедността. 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. 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.

**„Хоризонт 2020“** е рамковата програма за научни изследвания и иновации (2014-2020 г.) е създадена с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета и регламентира правилата за регулиране на помощта от ЕС за научни изследвания и иновации.

Програмата „Хоризонт 2020“ 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“. За постигането на тази цел са предвидени мерки по три приоритета: „Високи постижения в научната област“, „Водещи позиции в промишлеността“ и „Обществени предизвикателства“. Програмата подпомага научноизследователските и иновативните действия чрез субсидии, награди, обществени поръчки и финансови инструменти.

**Със Стратегията „Транспорт 2050“** е утвърден дългосрочен план за повишаване на мобилността и намаляване на емисиите и зависимостта от петрола. За постигането на този резултат се налага извършването на промени в транспортната система на Европа.

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. С Европейския фонд за регионално развитие на ЕС (2014-2020 г.) се цели засилването на икономическото и социално сближаване в Европейския съюз, постигне равновесие между регионите в него чрез съсредоточаване на инвестиции върху няколко ключови приоритетни области: иновации и научни изследвания, цифровите технологии, подкрепа за малките и средните предприятия и икономиката с ниска въглеродна интензивност. Действията по ЕФРР имат за цел да облекчат икономическите, екологичните и социалните проблеми в градските райони с особен акцент върху устойчивото градско развитие.

Чрез Кохезионния фонд на ЕС (2014-2020 г.) се цели намаляване на икономическите и социални различия и да насърчаването на устойчивото развитие в държавите членки, чийто брутен национален доход (БНД) на глава от населението е под 90 % от средния за ЕС. Той предоставя финансиране на дейности в областите: трансевропейски транспортни мрежи по проекти от европейски интерес, инфраструктурни проекти, околна среда - по проекти, свързани с енергетиката или транспорта, при условие че те носят явна полза за околната среда, като енергийна ефективност, използване на възобновяема енергия, развиване на железопътния транспорт, подкрепа на интермодалността, укрепване на обществения транспорт и др.

**Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, 2011 г.**

Документът очертава дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

В Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144) за бъдещето на транспорта до 2050 г., е описан прехода на транспорта от старите към новите предизвикателства и



са посочени начините за преодоляването им. Определена е цел за намаляване на емисиите на парникови газове, без да се пречи на развитието на транспорта и да се застрашава мобилността. Това означава по-ограничено и по-чисто използване на енергията от страна на транспорта, по-добра експлоатация на съвременните инфраструктури и намаляване на въздействието им върху околната среда. По-специално, Комисията има за цел създаването на истинско Единно европейско транспортно пространство, като се премахнат остатъчните бариери между видовете транспорт и националните системи, улесни се процесът на интеграция и се подпомогне появата на мултинационални и многовидови доставчици на транспортни услуги. В предлаганата стратегия се предвижда по-голяма хармонизация и по-добро прилагане на правилата в областта на социалните въпроси, околната среда, безопасността и сигурността, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите. Друга част от стратегията се отнася за иновациите в бъдеще, включващи нови технологични решения и промяна на поведението в посока на по-устойчиви форми на мобилност. И накрая, модерната транспортна инфраструктурна мрежа изисква значителни ресурси, разнообразни източници на финансиране и интелигентни системи на тарифиране.

**Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”, 2009 г.,** с която се извършва фундаментална на основите на бъдещата политика на TEN-T мрежата и се разглеждат варианти за бъдещото ѝ развитие.

Зелената книга през 2009г. аргументира необходимостта от фундаменталното преразглеждане на политиката за TEN-T, а не просто извършване на преглед и евентуално актуализиране на плановете и приоритетните проекти. Целта е да се формулират бъдещите политики, като се използва натрупаният до момента опит и постигнатите резултати, съответно необходимият анализ.

Зелената книга отчита обхвата на задачата — в политически, социално-икономически, екологичен, институционален, географски и технически смисъл, като демонстрира стремежа към ангажиране на заинтересовани страни от възможно най-широк кръг, за да се осигури надлежното вземане под внимание на експертното знание, опит и становище. Зелената книга е начинът, посредством който Комисията започва процеса на преглед на политиката за TEN-T, в която се резюмират вижданията към 2009г. и се обсъждат становища преди представянето на евентуални законодателни или други предложения.

**Зелената книга: „Към нова култура за градска мобилност“ (2007 г.)** цели насочването на разискванията по въпроси, свързани с градската мобилност и



предлагането на практически решения на съществуващите проблеми, като задръстванията и замърсяването.

ЕС насърчава на дискусиите, сътрудничество и координация, като Комисията ще използва резултатите от проведените дебати, за създаването и предлагането на цялостна стратегия под формата на план за действие.

Основна идея 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

**Със Съобщението на Комисията от 30 септември 2009, озаглавено „План за действие за градска мобилност“** 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. Предложените, взаимно допълващи се и свързани и с други инициативи действия, са обединени около шест теми, отговарящи на основните насоки, произтекли от консултацията относно Зелената книга. Те ще бъдат реализирани чрез съществуващи програми и инструменти на ЕС. 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 видовете 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. В него е очертаван и подхода за определяне на ясна визия и измерими цели за постигане на заложените в плана за устойчива градска мобилност дългосрочни задачи. С ръководството се акцентира, от една страна върху участието на гражданите и заинтересованите страни върху координацията между сектори, като транспорт, земеползване, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, енергетика, сигурност и др., а от друга на координацията между различните органи на държавна и местна власт. При това, основната цел на участниците в процеса на планирането е достъпността и качеството на живот, устойчивостта, икономическата жизнеспособност, социална справедливост, здравето на хората и качеството на околната среда.

**Регламент 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт** поставя 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 цели създаването на 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. Тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

**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 обединява повечето от съществуващите законодателни актове относно качеството на въздуха, като с нея са определени са 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** 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 енергийноефективни пътни превозни средства** е инструмент за постигането на европейските цели за енергийна ефективност и намаляване на емисиите на замърсители в транспортния сектор. С директивата се насърчава и стимулира развитието на пазар за чисти и енергийноефективни превозни средства.

По отношение на обществените поръчки за обществен транспорт, директивата изисква публичните власти и операторите на обществен транспорт да вземат предвид въздействието потреблението на енергия, емисиите на CO<sub>2</sub>, както и емисиите на NO<sub>x</sub>, 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** има за цел насърчаване разработването на иновативни транспортни технологии за създаване на интелигентни транспортни системи (ИТС), чрез въвеждане на общи стандарти и спецификации.

Те имат за цел да установят оперативно съвместими и ефективни услуги, като





всяка държава от ЕС имат право сама да реши в кои системи да инвестира. За внедряването на ИТС приложенията и услугите държавите от ЕС трябва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че са приложени спецификациите, приети от Комисията. 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.

**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)** 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 (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП)**

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 (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП) 2013/С 241/01 ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ, е 1. че при прилагането на Регламент (ЕО) № 1005/2009 държавите-членки не следва да считат влизането на контейнер за интермодалния транспорт в митническата територия на Съюза или излизането му от нея за внос или износ в смисъла на членове 15 и 17 от посочения регламент, ако за контейнерите за интермодалния транспорт е разрешено временно допускане; 2. че при инспектирането на контейнери за интермодалния



транспорт, които съдържат или зависят от контролирани вещества, в съответствие с член 28 от Регламент (ЕО) № 1005/2009 държавите-членки следва да се уверят, че отношение на контейнерите за интермодалния транспорт, които влизат в митническата територия на Съюза под режим временно допускане, са спазени членове 553, 554, 555 и 557 от Регламент (ЕИО) № 2454/93 и че тези контейнери не се пускат на пазара на Съюза.

В случай на необходимост от разрешаване на конкретни казуси, в процеса на конкретна работа могат да бъдат идентифицирани и други допълнителни документи, свързани с общностното законодателство, които реферират както към развитието на TEN-T мрежа, така и с прилагането на европейската политика, насочена към реализирането на европейската концепция за „зелени товарни коридори“ и като цяло с интермодалността, като тук реферираме към тях като библиографска справка, доколкото същите уреждат само отделни аспекти:

- Директива на ЕС 2004/54 - изисквания за безопасност за тунелите в трансевропейската пътна мрежа.
- Директива на ЕС 2008/96 - управление на безопасността на пътната инфраструктура
- Директива на ЕС 2002/22 - универсална услуга (електронни съобщителни мрежи)
- Препоръка на ЕС (2003 г.) - подобряване на локализацията при службите за спешни повиквания
- Решение на ЕС 93/704 - База данни на ЕС за пътни инциденти
- Директива на ЕС 80/181 - национални мерни единици
- Директива на ЕС 2009/3 - Използване на „мили“ в Обединеното кралство и Ирландия
- Директива 2014/94/ЕС на ЕС от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива;

#### 4.4.2. Преглед и анализ на българското законодателство

Последователно, по-долу са представени нормативни актове, относими и специализирани по отношение на различните видове транспорт, както и тези които имат относимост към интермодалният транспорт и комбинирания превоз.

### 1. Закон за железопътния транспорт

Обхват на правно регулиране.

Влизане в сила на закона, историческа справка.



Законът влиза в сила на 01.02.2002г., като е обнародван в ДВ , бр. 97 от 28.11.2000 г. със следните последващи изменения и допълнения до момента на изготвяне на настоящия анализ: изм. и доп., бр. 47 от 10.05.2002 г., изм., бр. 96 от 11.10.2002 г., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 115 от 30.12.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., доп., бр. 77 от 27.09.2005 г., в сила от 27.09.2005 г., изм., бр. 88 от 4.11.2005 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., бр. 37 от 5.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., доп., бр. 62 от 1.08.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 92 от 14.11.2006 г., в сила от 14.11.2006 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 22 от 24.03.2009 г., изм., бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., бр. 74 от 15.09.2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 13.10.2009 г., бр. 87 от 5.11.2010 г., бр. 47 от 21.06.2011 г., в сила от 21.06.2011 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 68 от 2.08.2013 г., в сила от 2.08.2013 г., бр. 17 от 6.03.2015 г., в сила от 6.03.2015 г., изм. и доп., бр. 47 от 26.06.2015 г., бр. 19 от 11.03.2016 г., изм., бр. 58 от 26.07.2016 г.

Действащият ЗЖТ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на 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.).

#### **Приложно поле на ЗЖТ**

Законът определя условията и реда за условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги. Не са предмет на този закон дейностите на:

1. метрополитена; 2. градския трамваен транспорт; 3. вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, а именно дефинира обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, като публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната



компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ") или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

### **Адресати на закона.**

Адресати на закона са както публични структури, като Министерство на транспорта, формационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация и Национална компания „Железопътна инфраструктура“, така и железопътните превозвачи, както и пътниците на железопътните превози

### **Основни положения и проблеми.**

#### **Преглед на основните раздели.**

Структурата на закона е изградена посредством 10 самостоятелни глави, всяка ообособена и посредством обособени раздели . Част от главите са разработени посредством систематизиране на отделни раздели. Наименованията на отделните глави в закона, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:

Глава първа Общи разпоредби;

Глава втора Железопътна инфраструктура, съдържаща Раздел I Управление на железопътната инфраструктура; Раздел II Изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура; Раздел III Използване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения

Глава трета Железопътни превози на пътници и товари. Железопътни превозвачи, съдържаща Раздел I Лицензиране; Раздел II Поддържане на превозните средства; Раздел III Железопътни превозвачи; Раздел IV Задължения за извършване на обществени превозни услуги

Глава четвърта Комбиниран транспорт;

Глава пета Особени правила за договорите за превоз, съдържаща Раздел I Общи разпоредби; Раздел II Договор за превоз на пътници; Раздел III Отговорност на превозвача и на пътника при договор за превоз на пътници; Раздел IV Договор за превоз на товари; Раздел V Отговорност на превозвача при превоз на товари; Раздел VI Констативни протоколи, рекламации и давност

Глава шеста Основни правила за движение на влаковете

Глава шеста "а" Оценяване и проверка на съответствието на железопътната система;

Глава шеста "б" Безопасност и Разследване, съдържащ Раздел I Безопасност и Раздел II Разследване на железопътни произшествия и инциденти

Глава седма Контрол

Глава осма Административнонаказателни разпоредби,

Както и Допълнителни, и Преходни и заключителни разпоредби.



## Анализ на конкретни норми

Законът регламентира начините за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура

По отношение на изграждането е предвидено, че държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително- мобилизационни мероприятия на страната. Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК "ЖИ", от друга страна.

По отношение на поддържането е предвидено, че същото се извършва от НК ЖИ или управител на инфраструктурата може да е концесионер.

Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от:

1. държавния бюджет;
2. инфраструктурните такси по чл. 35;
3. приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата;
4. кредити;
5. средства по програми на Европейския съюз;
6. приходи от услуги по ценова листа.

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, а именно дефинира обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, като публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ") или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Също така, дефинират се железопътните магистрали като национални обекти. Железопътните магистрали са железопътни линии или части от тях, които съвпадат с направленията на европейските железопътни коридори, определени с международни договори и споразумения, по които Република България е страна. Категоризацията на останалите железопътни линии, включени в железопътната инфраструктура, закриването на отделни линии или участъци от линии се извършват при условия и по ред, определени от Министерския съвет. Използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. Железопътните превозвачи имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, както и при извършване на трансгранични услуги при условията, предвидени в този закон и



международните договори, по които Република България е страна. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура. Достъпът се осъществява при наличие на сертификат за безопасност, договор за застраховка "Гражданска отговорност" и договор с управителя на железопътната инфраструктура.

Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и сертификат за безопасност. Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице и е валидна за територията на Европейския съюз.

По отношение на превоза е дефинирано, както следва: Железопътното предприятие е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите - членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност - превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга.

Дефиниран е и Железопътен превозвач като железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари. Задължение за извършване на обществена превозна услуга се изпълнява въз основа на договор за поемане на задължение за обществена превозна услуга, който има за цел постигане на определено равнище в транспортното обслужване и цени за даден вид транспортни услуги. Задълженията за извършване на обществени превозни услуги включват следните елементи: 1. задължение за експлоатация; 2. задължение за превоз; 3. тарифно задължение. 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.





От гледна точка на интермодалността, е важно предвиждането в чл. 56 и следващите, свързано с дефиниране на понятието комбиниран транспорт: Комбинираният транспорт е превоз 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 изпълнение на изискването на чл. 58. Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба изискванията за комбинирани превози на товари, е издадена НАРЕДБА № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари

(издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.)

## **2. Закон за пътищата**

**Обхват на правно регулиране.**

**Влизане в сила на закона, историческа справка.**

Законът влиза в сила на 29.03.2000г., като е обнародван в Обн., ДВ, бр. 26/2000 г., впоследствие претърпява следните изменения и допълнения (считано до датата на изготвяне на настоящия анализ): изм. и доп., бр. 88 от 27.10.2000 г., в сила от 27.10.2000 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., бр. 47 от 10.05.2002 г., изм. и доп., бр. 118 от 20.12.2002 г., в сила от 1.01.2003 г., бр. 9 от 31.01.2003 г., в сила от 31.01.2003 г., изм., бр. 112 от 23.12.2003 г., в сила от 1.01.2004 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2004 г., изм., бр. 14 от 20.02.2004 г., в сила от 20.02.2004 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., изм. и доп., бр. 104 от 27.12.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 64 от 8.08.2006 г., изм., бр. 102 от 19.12.2006 г., доп., бр. 105 от 22.12.2006 г., изм. и доп., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., бр. 69 от 5.08.2008 г., изм., бр. 12 от 13.02.2009 г., в сила от 1.01.2010 г. (\*) - изм., бр. 32 от 28.04.2009 г., доп., бр. 41 от 2.06.2009 г., в сила от 1.07.2009 г., изм. и доп., бр. 42 от 5.06.2009 г., бр.



75 от 18.09.2009 г., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., изм., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 24.11.2009 г., доп., бр. 87 от 5.11.2010 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 39 от 20.05.2011 г., бр. 55 от 19.07.2011 г., изм., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм., бр. 44 от 12.06.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 16 от 25.02.2014 г., изм., бр. 53 от 27.06.2014 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., изм. и доп., бр. 10 от 6.02.2015 г., в сила от 6.02.2015 г., изм., бр. 14 от 20.02.2015 г., бр. 37 от 22.05.2015 г., доп., бр. 61 от 11.08.2015 г., в сила от 1.11.2015 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г., изм., бр. 30 от 15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г., доп., бр. 75 от 27.09.2016 г., в сила от 27.09.2016 г., изм. и доп., бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

Действащият ЗП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на 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.).

### **Приложно поле на ЗП**

Законът урежда 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. Законът не се прилага за: улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища; селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи; горските пътища; частните пътища, неотворени за обществено ползване.



## **Адресати на закона.**

Адресати на закона са Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министърът на регионалното развитие и благоустройството, Агенция "Пътна инфраструктура", кметовете на общините, собствениците, ползвателите, както и лицата с отношение към изграждането на пътищата и управление на безопасността на пътната инфраструктура.

## **Основни положения и проблеми.**

### **Преглед на основните раздели.**

Структурата на закона е изградена посредством 8 самостоятелни глави, всяка ообособена и посредством обособени раздели и две приложения. Част от главите са разработени посредством систематизиране на отделни раздели.

Наименованията на отделните глави в закона, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:

Глава първа Общи разпоредби;

Глава втора Собственост

Глава трета Ползване

Глава четвърта Управление

Глава четвърта "а" (отм., бр. 30 от 2016 г)

Глава пета Изграждане, ремонт, поддържане и управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Глава шеста Отчуждаване и временно ползване на недвижими имоти за пътища.

Глава седма Финансиране

Глава осма Административнонаказателни разпоредби,

Както и Допълнителни, и Преходни и заключителни разпоредби.

Приложение № 1 Максимални размери на таксите за ползване на инфраструктура в евро,

включително административните разходи;

Приложение № 2 Екологични категории на моторните превозни средства

### **Анализ на конкретни норми**

Пътищата (пътната инфраструктура) се идентифицират като съвкупност от следните основни елементи: обхват на пътя; пътни съоръжения; пътни принадлежности.

Законът регулира отношенията свързани със собствеността като дефинира пътищата, като публична и частна собственост, като: Републиканските пътища са изключителна държавна собственост; Общинските пътища са публична общинска собственост; Частните пътища са собственост на отделни юридически или физически лица.



По отношение на ползването е предвиден общият принцип, че пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени с този закон и със Закона за движението по пътищата. Законът изрично е предвидил изключенията и ограниченията от този принцип

По отношение на ползването, в допълнение е предвидено че 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.

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)

Националната система за събиране на такси за използване на пътната инфраструктура включва и Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ). Доставчиците на ЕУЕСТ, установени на територията на Република България, подлежат на регистрация в национален електронен регистър на доставчиците, поддържан от Агенция "Пътна инфраструктура", ако отговарят на изискванията на чл. 3 от Решение 2009/750/ЕО за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ, L 268/11 от 13 октомври 2009).

Законът предвижда възможност за предоставяне на концесия върху републиканските и общинските пътища или върху отделни участъци или пътни съоръжения от тях, която се предоставя при условията и по реда на Закона за концесиите. С решението за откриване на процедурата за предоставяне на концесията се определят условията и редът, при които концесионерът може да събира концесионна ТОЛ такса и/или да получава други плащания включително от страна на концедента. Концесионната територия обхваща конкретен републикански път или отделен негов участък и съответстващите им площ. В случаите, когато обект на концесия е автомагистрала, концесионната територия обхваща и площите, необходими за изграждане на крайпътни обслужващи комплекси, определени с техническата документация за изграждане на автомагистралата. Обектът на концесия се определя въз основа на одобрен проект по чл. 126, ал. 6 от Закона за устройство на територията.

Управлението на пътищата е уредено, както следва:

1. за републиканските пътища - от Агенция "Пътна инфраструктура";
2. за общинските пътища - от кметовете на съответните общини;



### 3. за частните пътища - от техните собственици.

За действия по управление се считат:

1. оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата;
2. осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и предоставяне на концесии за тези дейности;
3. организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата;
4. организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя;
5. осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата;
6. упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване;
7. осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик;
8. други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.

Агенцията „ПИ“ осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища. Изграждането, ремонтът и поддържането на общинските пътища се осъществяват от общините. Изграждането, ремонтът и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подлези, осветлението и крайпътното озеленяване по републиканските пътища в границите на урбанизираните територии се организират от съответната община. Изграждането, ремонтът и поддържането на частните пътища се осъществяват от техните собственици. Изместването на отделни пътища или техни участъци във връзка с изграждането или реконструкцията на нови или съществуващи обекти е за сметка на инвеститора, който го е предизвикал. Изграждането, реконструкцията и ремонтът на пътните възли и кръстовища се извършват: 1. на новите пътни възли и кръстовища - със средства на собствениците на новите пътища; 2. на съществуващите пътни възли и кръстовища - съвместно от собствениците на пътищата по основното и второстепенното направление, като размерът на средствата за всеки от тях се определя по ред, установен в правилника за прилагането на закона; 3. на пътните връзки към крайпътните обекти за обслужване на пътници и превозни средства - от собствениците на тези обекти.



От гледна точка на интермодалността е предвидено изграждането и поддържането на железопътните прелези по пътищата се извършва по ред, определен с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Законът дефинира и управлението на безопасността на пътната инфраструктура, като включващ задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа и периодични инспекции за безопасност, възлагани или извършвани от агенцията.

Уредени са и отношенията, възникващи в случай на необходимост от отчуждаване на земи за нуждите на изграждане на пътна инфраструктура, като е предвидено че недвижимите имоти - собственост на физически или юридически лица, необходими за изграждане и реконструкция на републиканските пътища, се отчуждават при условията и по реда на Закона за държавната собственост, а за общинските пътища - при условията и по реда на Закона за общинската собственост, а имоти в границите на урбанизираните територии се отчуждават при условия и по ред, определени със закон. Предназначението на земеделските земи, необходими за изграждане и реконструкция на пътища, се променя по реда на Закона за опазване на земеделските земи, а за горските територии - по реда на Закона за горите.

### **3. Закон за движението по пътищата**

**Обхват на правно регулиране.**

**Влизане в сила на закона, историческа справка.**

Законът влиза в сила на 01.09.1999., като е обнародван в Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., с последващи изменения и допълнения (към датата на изготвяне на настоящия анализ), както следва: изм., бр. 1 от 4.01.2000 г., изм. и доп., бр. 43 от 26.04.2002 г., в сила от 26.04.2002 г., бр. 76 от 6.08.2002 г., доп., бр. 16 от 18.02.2003 г., бр. 22 от 11.03.2003 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 85 от 28.09.2004 г., изм., бр. 115 от 30.12.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 79 от 4.10.2005 г., бр. 92 от 18.11.2005 г., в сила от 18.11.2005 г., изм., бр. 99 от 9.12.2005 г., в сила от 10.06.2006 г., доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., изм. и доп., бр. 103 от 23.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 34 от 25.04.2006 г., в сила от 1.01.2008 г. (\*), бр. 61 от 28.07.2006 г., изм., бр. 64 от 8.08.2006 г., (\*) бр. 80 от 3.10.2006 г., в сила от 3.10.2006 г., бр. 82 от 10.10.2006 г., доп., бр. 85 от 20.10.2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм.,





бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 22 от 13.03.2007 г., бр. 51 от 26.06.2007 г., (\*) изм., бр. 53 от 30.06.2007 г., в сила от 30.06.2007 г., бр. 97 от 23.11.2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., изм. и доп., бр. 69 от 5.08.2008 г., бр. 88 от 10.10.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., бр. 74 от 15.09.2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. и доп., бр. 75 от 18.09.2009 г., изм., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., изм. и доп., бр. 54 от 16.07.2010 г., изм., бр. 98 от 14.12.2010 г., в сила от 14.12.2010 г., бр. 100 от 21.12.2010 г., в сила от 1.07.2011 г., изм. и доп., бр. 10 от 1.02.2011 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 39 от 20.05.2011 г., изм., бр. 48 от 24.06.2011 г., в сила от 24.06.2011 г.; изм. с Решение № 1 от 1.03.2012 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 20 от 9.03.2012 г.; изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 54 от 17.07.2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., бр. 75 от 2.10.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 68 от 2.08.2013 г., в сила от 2.08.2013 г., изм. и доп., бр. 53 от 27.06.2014 г., изм., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 19 от 13.03.2015 г., бр. 37 от 22.05.2015 г., изм., бр. 79 от 13.10.2015 г., в сила от 1.08.2016 г., доп., бр. 92 от 27.11.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г., бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм., бр. 13 от 16.02.2016 г., в сила от 15.04.2016 г., бр. 50 от 1.07.2016 г., в сила от 1.07.2016 г., изм. и доп., бр. 81 от 14.10.2016 г., в сила от 1.01.2017 г., доп., бр. 86 от 1.11.2016 г., изм. и доп., бр. 98 от 9.12.2016 г., в сила от 1.01.2017 г., бр. 101 от 20.12.2016 г., в сила от 21.01.2017 г., бр. 9 от 26.01.2017 г., в сила от 26.01.2017 г., бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

Действащият ЗДП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на 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.).

### **Приложно поле на ЗДП**

Законът урежда 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.

Законът изрично прокламира целта си, като опазване на животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.

Законът поставя 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 от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства.

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. Светлинните сигнали, пътните знаци и пътната маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения представляват единна система съгласно Конвенцията за пътните знаци и сигнали и се изработват и поставят така, че да бъдат лесно разпознавани.

### **Адресати на закона.**

Адресати на закона са собствениците или администрацията, управляваща пътя, както и всички участници в движението

### **Основни положения и проблеми.**

### **Преглед на основните раздели.**



Структурата на закона е изградена посредством 7 самостоятелни глави, всяка ообособена и посредством обособени раздели и приложение. Част от главите са разработени посредством систематизиране на отделни раздели. Наименованията на отделните глави в закона, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:

Глава първа Общи разпоредби;

Глава втора Правила за движение по пътищата, съдържаща следните раздели: Раздел I Общи правила; Раздел II Сигнали за регулиране на движението от упълномощените длъжностни лица. Пътни светофари. Пътни знаци. Пътна маркировка; Раздел III Разположение на нерелсовите пътни превозни средства върху пътя; Раздел IV Скорост и дистанция. Намаляване на скоростта; Раздел V Маневри; раздел VI Сигнали, подавани от участниците в движението; Раздел VII Завиване надясно или наляво; Раздел VIII Завиване в обратна посока. Движение назад; Раздел IX Изпреварване; Раздел X Разминаване; Раздел XI Преминане през кръстовище; Раздел XII Железопътен прелез; Раздел XIII Автомагистрала и скоростен път. Автомобилен път; Раздел XIV Особени правила за движение в жилищна зона; Раздел XV Особени правила за движение в тунел; Раздел XVI Спирки на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници; Раздел XVII Използване на светлините; раздел XVIII Особени правила за някои участници в движението; Раздел XIX Престой. Паркиране. Пътно превозно средство, спряно поради повреда; Раздел XX Задължения на водачите на пътни превозни средства; Раздел XXI Правила за движение на пешеходците; Раздел XXII Поведение на водачите към пешеходците; Раздел XXIII Поведение при пътнотранспортно произшествие; Раздел XXIV Особени правила при превоз на пътници и товари

Глава трета Пътни превозни средства

Глава четвърта Правоспособност на водачите на пътни превозни средства

Глава пета Права и задължения на службите за контрол и надзор на пазар

Глава шеста Принудителни административни мерки

Глава седма Административнонаказателни разпоредби,

Както и Допълнителни, и Преходни и заключителни разпоредби, и Приложение

### Анализ на конкретни норми

В контекста на настоящия анализ, ЗДП е относим от гледна точка на изискванията си за организация на движението. В този смисъл следва да се съобразят специфичните изисквания, съгласно които 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; и Министерът 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.

#### **4. Закон за автомобилните превози**

**Обхват на правно регулиране.**

**Влизане в сила на закона, историческа справка.**

Законът влиза в сила на 17.09.1999г., Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., с последващи изменения и допълнения (до момента на настоящия анализ) изм. и доп., бр. 11 от 31.01.2002 г., изм., бр. 45 от 30.04.2002 г., изм. и доп., бр. 99 от 11.11.2003 г., в сила от 12.12.2003 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., изм. и доп., бр. 92 от 18.11.2005 г., в сила от 18.11.2005 г., изм., бр. 95 от 29.11.2005 г., в сила от 1.03.2006 г., изм. и доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 103 от 23.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 85 от 20.10.2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм., бр. 92 от 14.11.2006 г., в сила от 14.11.2006 г., бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 42 от 29.05.2007 г., бр. 80 от 5.10.2007 г., в сила от 5.10.2007 г., доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., доп., бр. 41 от 1.06.2010 г., изм. и доп., бр. 17 от 25.02.2011 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., бр. 50 от 3.07.2012 г., в сила от 3.07.2012 г., доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., изм. и доп., бр. 99 от 14.12.2012 г., изм., бр. 103 от 28.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 23 от 8.03.2013 г., в сила от 8.03.2013 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 11 от 7.02.2014 г., в сила от 30.12.2013 г., изм. и доп., бр. 60 от 22.07.2014 г., изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., доп., бр. 60 от 7.08.2015 г., изм., бр. 81 от 20.10.2015 г., в сила от 1.04.2016 г. - бр. 100 от 18.12.2015 г., в сила от 20.11.2015 г., изм. и доп., бр. 32 от 22.04.2016 г., в сила от 1.04.2016 г., изм., бр. 58 от 26.07.2016 г., бр. 59 от 29.07.2016 г., в сила от 1.08.2016 г., изм. и доп., бр. 9 от 26.01.2017 г.

Действащият ЗАП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на 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/ЕИО 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

## **Приложно поле на ЗАП**

Законът урежда условията и реда за: обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи; превозите за собствена сметка; контрола при осъществяването на превозите; особените правила при договорите за превоз на пътници и товари.

Законът урежда компетентността в областта на осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари в Република България, като предвижда че Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира осъществяването им, както и че осъществява правомощията си чрез Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"

## **Адресати на закона.**

Адресати на закона са МТИТС, ИА АА, лицата, осъществяващи дейност на транспортния пазар, пътници и чуждестранни превозвачи, преминаващи през територията на Република България.

## **Основни положения и проблеми.**

## **Преглед на основните раздели.**

Структурата на закона е изградена посредством 9 самостоятелни глави, всяка ообособена и посредством обособени раздели и приложение. Част от главите са разработени посредством систематизиране на отделни раздели. Наименованията на отделните глави в закона, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:

Глава първа Общи положения,

Глава втора Лицензиране и регистриране



Глава трета Вътрешни превози, обособена на Раздел I Превоз на пътници по автобусни линии; Раздел II Специализирани и случайни автобусни превози. Таксиметрови превози на пътници

Глава четвърта Международни превози, обособена на Раздел I Достъп на български превозвачи до международен превоз на товари и на чуждестранни превозвачи до превоз на товари на българска територия и Раздел II Достъп на български превозвачи до международни превози на пътници и на чуждестранни превозвачи до превоз на пътници на територията на Република България

Глава пета Особени правила при договорите за превоз, обособена на Раздел I Договор за превоз на пътници; Раздел II Отговорност на превозвача по договора за превоз на пътници; Раздел III Договор за превоз на товари; Раздел IV Отговорност при договор за превоз на товари; Раздел V Рекламации и искове при договори за превоз на товари и пътници

Глава шеста Време за управление на превозното средство, прекъсване и време за почивка. Ограничаване на скоростта.

Глава шеста "а". Внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт.

Глава седма Контрол

Глава осма Административнонаказателни разпоредби

Както и Допълнителни разпоредби, Преходни и заключителни разпоредби и три приложения.

### **Анализ на конкретни норми**

Законът въвежда принципът и изискването обществен превоз на пътници и товари 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 - лиценз на Общността, или удостоверение за регистрация - за извършване на таксиметрови превози на пътници, и документи, които се изискват от този закон. При режимът на лицензиране е предвидено, че изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на моторните превозни средства към лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Въвеждат се изискванията за лицензиране и за установяване на благонадеждност по отношение на превозвачите.

Регламентирани са правилата за осъществяване на вътрешни и международни превози, в това число издаването на лиценз на Общността.

Въвеждат се и специалните изисквания относно договорите за превоз по отношение на пътниците и на товарите, както и отговорността на превозвача.





На плоскостта на обекта на настоящия анализ специално значение следва да се отдели на внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт. По силата на ЗАП се създава нарочен Съвет по интелигентните транспортни системи. Председател на съвета е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а заместник-председатели са заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заместник-министър на вътрешните работи и заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството. Членове на съвета са представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи и на Министерството на икономиката, определени от съответните министри, представители на Агенция "Пътна инфраструктура", на Българския институт за стандартизация, на Комисията за защита на потребителите, на Комисията за защита на личните данни и на Националното сдружение на общините на Република България, определени от съответните им ръководители. Компетентността на съвета се определя, както следва:

- подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на правомощията му по ал. 1;
- изготвя и приема Национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи и интерфейси с останалите видове транспорт и наблюдава изпълнението му;
- обсъжда и подготвя доклад с информация относно напредъка за националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области за използване на спецификации и стандарти за интелигентни транспортни системи
- прави предложения за промени в правното регулиране в областта на внедряването на интелигентни транспортни системи;
- прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията във връзка с ефективното прилагане на законодателството, свързано с внедряването на интелигентни транспортни системи;
- дава становища по нормативни актове, свързани с интелигентни транспортни системи;
- обсъжда други въпроси, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи.

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.

## **5. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България**

### **Обхват на правно регулиране.**

#### **Влизане в сила на закона, историческа справка.**

Законът влиза в сила на 11.02.2000 г., Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., с последващи изменения и допълнения (към датата на настоящия анализ), както следва: изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., изм. и доп., бр. 24 от 23.03.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 11 от 1.02.2005 г.; Решение № 5 от 10.05.2005 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 45 от 31.05.2005 г.; доп., бр. 87 от 1.11.2005 г., изм., бр. 88 от 4.11.2005 г., доп., бр. 94 от 25.11.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм. и доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 104 от 27.12.2005 г., в сила от 27.12.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 43 от 26.05.2006 г., изм., бр. 65 от 11.08.2006 г., в сила от 11.08.2006 г., доп., бр. 99 от 8.12.2006 г., в сила от 9.01.2007 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 41 от 22.05.2007 г., бр. 54 от 3.07.2007 г., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 67 от 29.07.2008 г., изм. и доп., бр. 71 от 12.08.2008 г., бр. 98 от 14.11.2008 г., изм., бр. 108 от 19.12.2008 г., доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 13.10.2009 г., изм., бр. 61 от 6.08.2010 г., изм. и доп., бр. 88 от 9.11.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., изм., бр. 23 от 22.03.2011 г., в сила от 22.03.2011 г., доп., бр. 32 от 24.04.2012 г., в сила от 24.04.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., изм. и доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 28 от 19.03.2013 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2013 г.; Решение № 3 от 6.03.2014 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 24 от 18.03.2014 г.; изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 52 от 10.07.2015 г., изм., бр. 26 от 1.04.2016 г., в сила от 1.04.2016 г., изм. и доп., бр. 13 от 7.02.2017 г.

Действащият ЗМПВВППРБ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари; 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/ЕИО на Съвета; Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно замърсяване от кораби и налагане



на санкции при нарушения; Рамково решение 2005/667/ПВР на Съвета за укрепване на наказателноправната рамка за прилагане на законите срещу замърсяването от корабите.

### Приложно поле на закона.

Законът урежда правния режим на морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Законът цели да уреди: 1. използването на Черно море и на р. Дунав в интерес на сътрудничеството с черноморските, крайдунавските и други страни; 2. улесняването на морските и речните връзки; 3. осигуряването на безопасност на корабоплаването, опазването на морската и речната среда при корабоплаване и поддържането на екологичното равновесие; 4. осигуряването на равнопоставен достъп до пазара на пристанищните услуги и повишаване на ефективността при осъществяването им; 5. подобряването качеството на услугите, предлагани на ползвателите на пристанищата; 6. намаляването на разходите и поощряването на морските и речните превози, включително на къси разстояния и комбинирания транспорт. Законът дефинира и зонира морските пространства на Република България - Морските пространства на Република България обхващат вътрешните морски води, териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф и изключителната икономическа зона. Вътрешните морски води на Република България включват:

- водите между бреговата линия и изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море;

- водите на пристанищата, ограничени откъм морето с линията, съединяваща най-отдалечените точки в морето на котвените места, хидротехническите и другите постоянни пристанищни съоръжения;

- водите на:

а) Варненския залив между бреговата линия и правата линия, съединяваща нос Св. Константин с нос Иланджик;

б) Бургаския залив между бреговата линия и правата линия, съединяваща нос Емине с Маслен нос;

- водите между бреговата линия и правите изходни линии, съединяващи нос Калиакра с нос Тузлата, нос Тузлата с нос Екрене и Маслен нос с нос Ропи. Териториалното море на Република България включва прилежащата към брега и вътрешните морски води морска ивица с широчина 12 морски мили, измервана от изходните линии. За изходни линии служат линията на най-големия отлив от брега или правите линии, съединяващи двете крайни точки на заливите и пространствата, посочени в чл. 6 от закона. Териториалното море на Република България се разграничава от териториалното море на съседните държави с географския паралел от точката на сухоземната граница, опираща се



на морския бряг. Външната и страничните граници на териториалното море са държавна граница на Република България.

Прилежащата зона на Република България е морската ивица, която се опира до териториалното море и се разпростира на разстояние 24 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море.

Континенталният шелф на Република България включва морското дъно и недрата на подводния район, които са естествено продължение на сухоземната територия и се разпростират отвъд териториалното море до установените граници с континенталния шелф на другите прилежащи и срещулежащи държави. Външните граници на континенталния шелф се определят по споразумение със съседните прилежащи и срещулежащи черноморски държави в съответствие с международното право, за да се постигне справедливо решение.

Исключителната икономическа зона на Република България се простира отвъд границите на териториалното море на разстояние до 200 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море. Външните граници на изключителната икономическа зона се определят по споразумение със съседните прилежащи и срещулежащи държави в съответствие с международното право, за да се постигне справедливо решение.

Различният тип зонироване на пространствата предполага различен правен статут и режим на правата в зоната.

### **Адресати на закона.**

Адресати на закона са МТИТС, МРРБ, Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", Министерство на отбраната; лицата, осъществяващи дейност в обхвата на морски пространства;

### **Основни положения и проблеми.**

#### **Преглед на основните раздели.**

Структурата на закона е изградена посредством 5 самостоятелни глави, всяка ообособена и посредством обособени раздели и приложения. Част от главите са разработени посредством систематизиране на отделни раздели. Наименованията на отделните глави в закона, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:

Глава първа Общи Разпоредби;

Глава втора Морски пространства на Република България, обособена в Раздел I Общи разпоредби; Раздел II Вътрешни морски води; Раздел III Териториално море; Раздел IV Прилежаща зона; Раздел V Континентален шелф; Раздел VI Исключителна икономическа зона; Раздел VII Използване на морските



пространства и опазване на морската среда; Раздел VIII Безопасност и сигурност на корабоплаването; Раздел IX Право на преследване  
Глава трета Вътрешни водни пътища, обособена в Раздел I Общи разпоредби; Раздел II Права на Република България във вътрешните водни пътища; Раздел III Условия за безопасност на корабоплаването; Раздел IV Навигационно осигуряване на корабоплаването и Раздел V Надзор върху корабоплаването  
Глава четвърта Пристанища, обособена в раздел I Общи разпоредби; Раздел II Пристанища за обществен транспорт, Раздел III Други пристанища и специализирани пристанищни обекти; Раздел V Пристанищна администрация, Раздел VII Пристанищни дейности и услуги в пристанищата за обществен транспорт  
Глава пета Административно наказателни разпоредби.  
Както и Допълнителни разпоредби, Преходни и заключителни разпоредби и три приложения.

### **Анализ на конкретни норми**

Съгласно ЗМПВВПРБ, вътрешните морски води и териториалното море, както и въздушното пространство над тях, тяхното дъно и неговите недра са част от територията на Република България, върху които тя осъществява своя суверенитет.

В прилежащата зона, в континенталния шелф и в изключителната икономическа зона Република България осъществява суверенни права, юрисдикция и контрол, определени с този закон.

В рамките на осъществяване на суверенитета си, както и на упражняването на суверенните си права, държавата е в компетентност да планира дейностите, които ще се осъществяват, но при съобразяване на спецификата на всяка от зоните и собствената си легитимност с оглед предоставени ѝ права по силата на международното право.

Република България осъществява върху континенталния шелф суверенни права за търсене, проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на естествените му богатства, които включват: енергийните, минералните и други небиологични ресурси на морското дъно и в неговите недра, както и живите организми, принадлежащи към прикрепените видове континенталния шелф Република България има изключителното право:

1. да извършва, да разрешава и да регулира извършването на сондажни работи независимо от тяхната цел;
2. да изгражда, да разрешава изграждането и да регулира създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения, които се намират под нейната юрисдикция.

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. Разрешението се дава, ако изследванията са предназначени изключително за мирни цели и за разширяване на познанията за морската среда, извършват се с безопасни методи и средства и не създават затруднения за страната при упражняване на суверенните ѝ права и юрисдикция.

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.

В изключителната икономическа зона Република България осъществява:

1. суверенни права за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси, които се намират на морското дъно, в неговите недра и в покриващите ги води, както и за извършване на други дейности, свързани с проучването и използването на зоната;
2. изключителни права и юрисдикция, свързани със:
  - а) създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения;
  - б) извършването на морски научни изследвания;
  - в) опазването на морската среда;
3. други права, произтичащи от международните договори, по които Република България е страна, и от общопризнатите принципи и норми на международното право.

В изключителната икономическа зона всички държави се ползват от свобода на корабоплаване, въздухоплаване, полагане на кабели и тръбопроводи и други допустими от международното право способности за използване на морето за тези цели.

Съгласно ЗМПВВППРР, В зоната на вътрешните водни пътища Република България осъществява:

1. суверенитет при проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси, които се намират на речното дъно, в неговите недра и в покриващите ги води, както и други дейности, свързани с проучването и използването на тази зона;
2. изключителни права и юрисдикция, свързани със:





- а) създаване и използване на изкуствени острови, инсталации и хидротехнически съоръжения;
- б) извършване на научни изследвания;
- в) полагане на кабели и тръбопроводи;
- г) опазване на речната среда;
- д) други права, произтичащи от международни договори, по които Република България е страна, и от общопризнатите принципи и норми на международното право.

Режимът за упражняване на дейности в обхвата на вътрешните водни пътища е регламентиран както следва

а/ строеж и експлоатация на подводни линейни обекти. По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и съответния ресорен министър, въз основа на одобрен подробен устройствен план, с решение на Министерския съвет върху дъното в българския участък и крайбрежната заливаема ивица на река Дунав може да се учреди право на строеж за изграждане или разширение, както и за експлоатация на подводни линейни обекти на техническата инфраструктура.

б/ Плаването и граничният режим във вътрешните водни пътища на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение и извършването на водноатракционни услуги с тях се определят с акт на Министерския съвет

в/ организацията и безопасност на корабоплаването. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на р. Дунав" организира, ръководи и контролира проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие с вътрешното и международното право.Ч

г/ дефиниране на пристанищата и пристанищната дейност.

Пристанището е участък, който включва акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море, р. Дунав, островите и каналите, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби. Пристанищата свързват водните пространства на Република България със сухоземната пътна и/или железопътна транспортна мрежа. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява контрол върху всички пристанища, с изключение на военните, за което води и нарочен регистър.

Дефинират се и пристанищните услуги, като услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от



пристанищни оператори. Пристанищните услуги се разделят на следните категории:

- морско-технически услуги - пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други;
- обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преопаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;
- пътнически услуги.

Правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Достъпът до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се предоставя с концесия - в случаите по чл. 117в ЗМПВВППРБ.

## **6. Кодекса за търговското корабоплаване**

Кодексът урежда обществените отношения в Република България, които възникват във връзка с 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, аварията на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност

В контекста на настоящия анализ, доклото правоотношения възникващи с правото на собственост върху корабите и режимите на тяхното предвижване нямат конкретна относимост към интермодалната инфраструктура, считаме че подробно представяне на регламентациите предоставени от КТК ще натовари излишно настоящия анализ, без да носи самостоятелна ползност.

В случай че се прецени, че в определена относима към анализа хипотеза регулация, предоставена от Кодекса е в сила, същата ще бъде описана систематично.

## **7. Закон за гражданското въздухоплаване.**

**Обхват на правно регулиране.**

**Влизане в сила на закона, историческа справка.**

Законът влиза в сила на 01.12.1972г., Обн., ДВ, бр. 94 от 1.12.1972 г., и има следните изменения и допълнения ( до момента на настоящия анализ): изм. и доп., бр. 30 от 13.04.1990 г., бр. 16 от 21.02.1997 г., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1999 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 34 от



6.04.2001 г., в сила от 6.04.2001 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., изм. и доп., бр. 52 от 18.06.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 37 от 5.05.2006 г., бр. 105 от 22.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 10 от 30.01.2007 г., в сила от 30.01.2007 г., доп., бр. 41 от 22.05.2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., изм. и доп., бр. 66 от 25.07.2008 г., в сила от 25.07.2008 г., изм., бр. 67 от 29.07.2008 г., бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., изм. и доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., бр. 82 от 16.10.2009 г., изм., бр. 102 от 22.12.2009 г., в сила от 22.12.2009 г., изм. и доп., бр. 63 от 13.08.2010 г., доп., бр. 73 от 17.09.2010 г., в сила от 17.09.2010 г., бр. 94 от 30.11.2010 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 41 от 31.05.2011 г., бр. 81 от 18.10.2011 г., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., изм., бр. 82 от 26.10.2012 г., в сила от 26.11.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., бр. 12 от 11.02.2014 г., бр. 53 от 27.06.2014 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., изм. и доп., бр. 28 от 17.04.2015 г., бр. 89 от 17.11.2015 г., доп., бр. 15 от 23.02.2016 г., изм., бр. 95 от 29.11.2016 г.

Действащият ЗГВ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на 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 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.

### **Приложно поле на закона.**

Законът урежда обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му.

Законът регламентира, че Република България има пълен, изключителен и неотменим суверенитет върху въздушното пространство над своята територия, включително над вътрешните и териториалните ѝ води. Зоните във въздушното пространство, в които може да се ограничава въздухоплаването се определят от Министерски съвет.



Законът дефинира и гражданско въздухоплаване като всяко въздухоплаване, извършвано с гражданско въздухоплавателно средство и предназначено за: 1. превоз на пътници, багажи, товари и поща по въздуха; 2. обслужване на селското, горското и други отрасли на стопанството; 3. геоложки, географски и други научни изследвания; 4. оказване на спешна медицинска помощ; 5. културно-просветни нужди, фотографиране и реклама; 6. борба с пожари, наводнения и други бедствия; и 7. обучение, спорт и др.

Законът изисква въздухоплавателните средства, които осъществяват гражданско въздухоплаване, да се регистрират по реда му този закон. На борда на въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, се прилагат българските закони освен в случаите, когато в ратифициран, обнародван и влязъл в сила международен договор е предвидено друго.

### **Адресати на закона.**

Адресати на закона са МТИТС, Българските и чуждестранни авиационни оператори, въздушните превозвачи; Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение", пътниците и други лица, осъществяващи дейност в обхвата на гражданското въздухоплаване. По отношение на гарантиране на сигурността, адресати на закона са МТИТС, Съветът за сигурност на гражданското въздухоплаване; Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", летищната администрация или летищните оператори, на които са възложени функциите на летищна администрация; 5. Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"; авиационните оператори; операторите по наземно обслужване; съответните служби на Министерството на вътрешните работи; Агенция "Митници"; съответната служба на Министерството на външните работи, пряко свързана с обезпечаването на сигурността в гражданското въздухоплаване; Държавна агенция "Национална сигурност"; и съответните структури на Министерството на отбраната.

### **Основни положения и проблеми.**

#### **Преглед на основните раздели.**

Структурата на закона е изградена посредством 13 самостоятелни глави, всяка ообособена и посредством обособени раздели. Част от главите са разработени посредством систематизиране на отделни раздели. Наименованията на отделните глави в закона, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:

Глава I Общи положения,

Глава Ia Гарантиране на сигурността

Глава II Въздухоплавателни средства



Глава III Персонал и екипаж

Глава IV Летища

Глава V Полети

Глава VI Договор за превоз на пътници

Глава VII Договор за превоз на товари

Глава IX "А" Полети с нетърговска цел

Глава X Такси

Глава X "А" Финансиране на дейността на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"

Глава X "Б" финансиране на дейността по осигуряване на безопасността и сигурността на полетите и поддържане на летищата за обществено ползване.

Глава X "В" Процедура за определяне на летищни такси

Глава XI Констативни протоколи, рекламации и давност

Глава XII Произшествия с въздухоплавателни средства. Търсене и спасяване.

Глава XIII Административно наказателни разпоредби.

Както и Допълнителни разпоредби, Преходни и заключителни разпоредби.

### **Анализ на конкретни норми**

На плоскостта на настоящия анализ, във връзка с транспортните съоръжения, следва да се съобразят регламентациите на закона свързани с гражданските летища.

На първо място се дефинира понятието гражданско летище, а именно:

Граждански летища са: 1. летища за обществено ползване - за обслужване на международни и вътрешни превози, за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство и други услуги, срещу заплащане; 2. летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки; и 3. технологични - използвани само за нуждите на собственика, без заплащане. Гражданските летища, на които могат да се приемат граждански въздухоплавателни средства, се определят от 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.

Законът дефинира, че правото на собственост върху гражданските летища може да е публична и частна собственост. Земите, върху които се намират съоръженията за навигация и управление на въздушното движение, които обслужват полети, свързани с международен и вътрешен обществен превоз, и технологично необходимите им терени са публична държавна собственост или



частна собственост. На гражданските летища следва да се осигури обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване.

Гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват 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 извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване - публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване - публична държавна собственост, или за услуга, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение. В допълнение към концесионния договор, законът въвежда допълнително изискване а именно: дейностите по управление и експлоатация 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 летищен оператор, под контрола на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация". Летищният оператор е длъжен да осигури достъп при равни условия на всяко въздухоплавателно средство, получило разрешение за извършване на полет. Условията и редът за издаване на лиценз се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Лицензът за летищен оператор удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището. Лиценз за летищен оператор се издава на определения от Министерския съвет концесионер след сключване на концесионния договор в уговорените в него срокове, ако концесионерът отговаря на изискванията за издаване на лиценз, посочени в този закон.

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. Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които експлоатират или имат инвестиционна инициатива за изграждане или разширение на гражданско летище за обществено ползване, извън случаите на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост или общинска собственост, подават заявление пред Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".





Съгласно императивните разпоредби на закона, Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" удостоверява 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. Дирекцията съгласува проектите за изграждане и реконструкция на сгради, съоръжения и други строителни работи на територията на летището на основата на приет генерален план. Дирекцията може да ограничи или да забрани експлоатацията на летища и летателни площадки, които не отговарят на изискванията за безопасност на полетите.

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.

## **8. Наредба за комбинирани превози на товари**

**Обхват на правно регулиране.**

**Влизане в сила, историческа справка.**

НАРЕДБА № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари е издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.

**Приложно поле.**

Наредбата урежда обществените отношения, свързани с извършване на комбиниран превоз на товари.

**Адресати на закона.**

Адресати на закона са Българските и чуждестранни превозвачи, лицензирани за извършване на железопътен превоз, превоз с пътни превозни средства, превоз по вътрешни водни пътища или по море; МТИТС, граничните власти

**Основни положения и проблеми.**

**Преглед на основните раздели.**

Структурата на наредбата е изградена посредством 4 обособени раздела. Наименованията на отделните раздели в наредбата, съответно предметът на урежданите обществени отношения е както следва:



## Раздел I Общи разпоредби

## Раздел II Договор за комбиниран превоз

## Раздел III Отговорности при комбиниран превоз на товари

## Раздел IV Рекламации, искове и давност

Както и Допълнителни разпоредби, Преходни и заключителни разпоредби.

### Анализ на конкретни норми

Наредбата дефинира 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; и 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.

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 "Интермодална транспортна единица" като контейнер, сменяема каросерия и полуремарке, подходящи за интермодален транспорт, а "Интермодален терминал" като мястото, където се променя начинът на транспортиране.

Комбинираният превоз се организира и/или извършва от оператори. „Оператор“ е спедитор или превозвач, който организира и/или извършва комбинирани превози на товари. Операторите, предлагащи услугата комбиниран превоз, представят в Министерството на транспорта и съобщенията на всеки шест месеца информация за: 1. транспортните връзки, използвани при осъществяване на комбинирания превоз; 2. броя на превозните средства



(автовлакът се брои за едно превозно средство), сменяемите каросерии, полуремаркета и контейнери, превозени по различните транспортни връзки; 3. масата на превозените товари в тонове; 4. извършените услуги в тон/километър и други данни, определени от министъра на транспорта и съобщенията. Превозвачите които участват в комбинирания превоз следва да бъдат лицензирани в съответствие с приложимото българско специално законодателство или по законодателството на държавата, където са регистрирани.

Наредбата дефинира договора за комбиниран превоз като договор за превоз на товари, при който операторът се задължава пред изпращача да извърши срещу заплащане с автомобилен и с железопътен транспорт и/или транспорт по вътрешни водни пътища или по море превоз по определени маршрути с подходящи транспортни средства и да предаде товарите на получателя. В договора за комбиниран превоз трябва да се посочат: 1. наименованията на железопътните гари за товарене и разтоварване, свързани с железопътния участък от превоза; 2. пристанищата за товарене и разтоварване, свързани с участъка за превоз по вътрешни водни пътища; 3. морските пристанища за товарене и разтоварване, свързани с участъка за извършване на превоз с морски транспорт.

Също така изрично са описани необходимите превозни документи при извършване на комбинирания превоз:

1. товарителница - за автомобилния и железопътния транспорт;
2. коносамент или товарителница - за крайбрежни превози по вътрешни водни пътища;
3. коносамент - за морски транспорт;
4. единен документ, валиден за всички видове транспорт, участващи в комбинирания превоз, когато такъв документ е приет съгласно международни договори, по които Република България е страна.

Както и поставяне на печат върху превозните документи в съответните железопътни гари или пристанища.

Изрично се посочва че в случаите на извършване на автомобилен превоз за собствена сметка превозен документ не се съставя.

Наредбата въвежда специфични изисквания за опратора, изпращача и получателя на товара, както и въвежда видовете рекламации и искове с оглед спецификата на комбинирания превоз.

**9. СПОРАЗУМЕНИЕ между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт**



Споразумението е 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.

Целта на споразумението е да подпомогне сътрудничеството 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. Сътрудничеството обхваща превоза на стоки по шосе и комбинирания транспорт.

По-конкретно обхватът на споразумението включва: - достъп до пазара за транзитен трафик в областта на транспорта на стоки по шосе; - поощрителни законови и административни мерки, включващи търговски, данъчни, социални и технически мерки; сътрудничество при развитието на транспортна система, която същевременно да отговаря и на необходимостта от опазване на околната среда; - редовен обмен на информация за развитието на транспортната политика на договарящите страни.

Споразумението дефинира комбинираният транспорт, като следва да се отбележи че дефиницията е малко по-различна от тази, предоставена в НАРЕДБА № 53 от 10.02.2003 г. и е, както следва:

Превоз на стоки между или през договарящите страни, при който товарен автомобил, ремарке, полуремарке със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или контейнер от 20 или повече фута използва пътищата на първоначалния или крайния етап от пътуването си, а на другите етапи - железопътни или вътрешноконтинентални водни пътища или морски пътища, като този участък надхвърля 100 километра по въздух и прави началния или крайния етап от пътуването с транспорт по шосе при следните условия:

- между пункта на натоварване на стоките и най-близката подходяща железопътна товарна гара за първоначалната отсечка и между най-близката подходяща железопътна разтоварна гара и пункта, където стоките се разтоварват, за крайната отсечка, или;

- в радиус, непревишаващ 150 км разстояние по въздух от вътрешноводно или морско пристанище на товаренето или разтоварването;

Дефинират се също така транзитният трафик: пътуване, извършено по шосе през територията на страна(и)-членка(и) на общността, или през територията на България без значение дали се извършва от натоварено или натоварено пътно превозно средство, без да се извършват каквито и да е товарно-разтоварни операции на тези територии; както и пътните и магистралните такси.

По отношение на комбинирания транспорт, се постига междудържавно съгласие за предприемане на мерки за насърчаване на потребителите и товародателите да използват комбиниран транспорт чрез:



- подобряване конкурентоспособността на всички видове комбиниран транспорт по отношение на автомобилния посредством финансова помощ за нови проекти за комбиниран транспорт от общността или България;
- поощряване използването на непридружаван комбиниран транспорт и по-специално стимулирането на употребата на сменяеми каросерии, контейнери и полуремаркета;
- освобождаване в определени рамки на началните и/или крайните пътни отсечки, които са неразделна част от операциите на комбинирания транспорт, от системата на квоти и разрешителни;
- обсъждане даването на отстъпки върху данъка за МПС за пътни превозни средства, които се използват във вериги за комбиниран транспорт;
- подобряване на скоростта и надеждността на комбинирания транспорт, в частност:
  - чрез поощряване увеличаването на честотата на услугите за комбиниран транспорт в съответствие с потребностите на потребителите и товародателите;
  - чрез поощряване намаляването на времето за престой на терминалите и увеличаване на тяхната производителност;
  - чрез опростяване на граничния контрол, засягащ комбинирания транспорт, като този контрол за всички стоки, освен за подлежащите на ветеринарен и фитосанитарен контрол, се прехвърли възможно най-скоро към терминали за комбиниран транспорт;
  - осигуряване на недискриминационен достъп до терминалите, когато те са финансирани и съфинансирани от обществени фондове;
  - приоритетно предоставяне от компетентните власти на договарящите страни, когато това е целесъобразно, на пътни транзитни разрешителни на превозвачите в зависимост от използването от страна на последните на комбиниран транспорт, измерено съгласно статистическите данни, с които разполага всяка договаряща страна;
  - разглеждане при необходимост съвместимостта на железопътното междурелсие, масата, размерите и техническите характеристики на специализираните съоръжения за комбиниран транспорт и обсъждане на съгласувани действия за поръчка и пускане в експлоатация на такива съоръжения, каквито изисква равнището на трафика;
  - възможност за достъп при поискване до наличната информация относно новите дейности в сферата на комбинирания транспорт, в това число технологични изследователски проекти (съ)финансирани от въпросната договаряща страна чрез резюме, определящо съдържанието, резултатите и въздействието от дадена дейност или технологичен проект;
  - чрез създаване на подходяща инфраструктура:



- въвеждане на междурелсие UIC C1 за новите главни линии и конвертиране на съществуващите главни линии най-малко към междурелсие В (както това е договорено в рамките на AGTC, Европейско споразумение по важните международни връзки за комбиниран транспорт и свързаните с тях съоръжения, на 1 февруари 1991 г.), ако не са възможни други средства за постигане на съвместимост на мрежите;
- отстраняване на "тесните места" на маршрутите за достъп по подходните пътища до терминалите за комбиниран транспорт, с цел стимулиране използването на комбиниран транспорт;

По отношение на автомобилния транспорт, от една страна се признават правата, свързани с разрешителните, предоставени от режими, съгласно двустранни междудържавни споразумения, с това споразумение договарящите страни се съгласяват от датата на влизане в сила на това споразумение да предоставят за всяка календарна година достъп до транзитния трафик, извършван от товарни автомобили през териториите на страните - членки на общността, и България, посредством разрешителни, като се уреждат и конкретния брой разрешителни.

Споразумението регламентира достъпа до автомобилния транспортен пазар, опростяването на формалностите по отношение на товаропотока, както и важни фискални принципи:

- 1) договарящите страни следва да гарантират, че принципът на недискриминация по отношение на националността или мястото на установяване се прилага към облагането на пътните превозни средства, фискалните тежести, пътни такси или всякакви други форми потребителски такси, налагани за използването на пътно-транспортната инфраструктура;
- 2) пътни превозни средства, регистрирани в една от договарящите страни, следва да бъдат освободени от всички данъци и такси за превозни средства, налагани върху движението или притежаването на превозни средства, както и от всички специални данъци или такси, налагани за транспортни дейности на територията на другата договаряща страна;  
пътните превозни средства не се освобождават от плащането на данъци и такси за гориво, пътните и магистрални такси, събирани за използването на инфраструктурата;
- 3) договарящите страни следва да направят нужното, така че да не могат да се събират магистрални такси и някаква друга форма пътни такси за използването на един и същ участък от пътя; договарящите страни обаче могат също така да налагат магистрални такси на мрежи, където се събират пътни такси от ползвателите за използване на мостове, тунели и планински проходи;
- 4) освобождаването на някои стоки (свързани с транспорта) се от мита, както и от всякакви данъци и такси





В приложение №5 са определени транзитните маршрути в България, като е предвидено, че: по тези маршрути движещите се превозните средства на общността, отговарящи на изискванията на Директива на Съвета 96/53/ЕС от 25 юли 1996 г., определяща за дадени пътни превозни средства, които се движат в общността, 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: транзитен маршрут Видин/Кулата (Общоевропейски коридор IV): а именно фериботът от румънската граница до Видин, E79 от Видин до Враца и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски югоизточен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- транзитен маршрут Русе/Кулата (Общоевропейски коридор IX, връзката Бяла/Ботевград по инициативата TINA и Общеоевропейски коридор IV): а именно мостът над р. Дунав от румънската граница до Русе, E85 от Русе до Бяла, E83 от Бяла до Плевен и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски югоизточен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- транзитен маршрут Калотина/Кулата (Общоевропейски коридори X и IV): а именно E80 от границата на Съюза република Югославия до Калотина и София, E80 Софийски югозападен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- транзитен маршрут Видин/Свиленград (Общоевропейски коридори IV и IX): а именно фериботът от румънската граница до Видин, E79 от Видин до Враца и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски източен околоръстен път, E80 от София до Пловдив, Оризово и Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница;

- транзитен маршрут Русе/Свиленград (Общоевропейски коридор IX): а именно мостът над р. Дунав от румънската граница до Русе, E85 от Русе до Бяла, E85 от Бяла до Велико Търново и Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница;

- транзитен маршрут Калотина/Свиленград (Общоевропейски коридори X, IV и IX): а именно E80 от границата на Съюза република Югославия до Калотина и София, E80 Софийски южен околоръстен път, E80 от София до Оризово, E80 от Оризово до Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85от Свиленград до гръцката граница.

#### **10. Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия.**

Ратифицирана е със закон, Обн., ДВ, бр. 30 от 2.04.1999 г.



Този документ е разработен на основата на Европейската спогодба за най-важните международни линии за комбинирани превози и съответните обекти (AGTC) и има за цел да създаде условия за организация на комбинирани превози между Европа и Азия чрез ефективно свързване на маршрутите. Също така, той има за цел да създаде улеснения за присъединяване на тези страни, които не са подписали Европейската спогодба 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. Чрез нея България влиза в договорни отношения с нови държави, които не са членки на Европейската спогодба. Това позволява нашата страна да се включи успешно в по-дълги и ефективни международни маршрути за комбинирани превози от Западна Европа до Далечния Изток, в това число по коридора Европа - Кавказ - Азия.

#### **11. Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия.**

Разпоредбите на тази спогодба регулират международните товарни и пътнически превози между страните-участници в нея, а също така и транзитните превози през териториите на страните-участници.

Целта на този регламент е насърчаване развитието на икономическите отношения, търговията и транспорта в регионите на Европа, Черно море, Кавказ, Каспийско море и Азия.

Освен изброените споразумения и спогодби, България е страна по 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.

#### **4.5. ПОСЛЕДИЦИ**

Основната цел на настоящия документ е да се анализира нормативната база за транспорта на ниво ЕС и РБ, реферираща към развитието на TEN-T мрежа, интермодалността и прилагането на европейската политика, насочена към реализирането на европейската концепция за „зелени товарни коридори“.

От разгледаното българско законодателство Възложителят - Асоциация на дунавските общини „Дунав“ не е пряк адресат. Съгласно Устава на АДО „Дунав“ чл.6 ал.2. Разработване на стратегии и програми за решаването им във всички области на местното самоуправление, съотносими в конкретния случай, Възложителят следва да се съобрази с посочените приложими на европейско ниво и пряко да ги приложи при последващите действия в рамките на проекта:



- Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, 2011 г.
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, 2013 г.
- Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 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, 2013 г.
- Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, 2009 г.
- Европа 2020, Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж на Европейската комисия, 2010 г.

#### 4.6. ВЪЗНИКВАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

Съгл. чл.1 от Устава на Асоциацията на дунавските общини „Дунав“, тя е доброволно сдружение на общини от Дунавския регион за осъществяване на дейност с нестопанска цел за извършване на обществено полезна дейност. Регистрирана е като юридическо лице с нестопанска цел по смисъла на чл. 19, ал. 2. от Закона за юридическите лица с нестопанска цел (ЗЮЛНЦ).

АДО „Дунав“ няма преки допълнителни задължения от направения преглед на европейското и национално законодателство относно развитието на TEN-T мрежа, интермодалността и прилагането на европейската политика, насочена към реализирането на европейската концепция за „зелени товарни коридори“. Но от гледна точка на относно разпоредбите на чл.6 ал. 2. Разработване на стратегии и програми за решаването им във всички области на местното самоуправление, АДО „Дунав“ следва да спазва при изработването им приложимите разпоредби на европейското и национално законодателство.

При разработването на Стратегията за устойчиво развитие Асоциацията следва да предвиди механизми, с които да изпълни разпоредбите на чл.6 ал.3 от Устава си „Участие в разработването на инвестиционни програми с национално значение, насочени към Дунавския регион, както и в разработването на национални и международни програми за използването на река Дунав“.

При разработването на механизъм за подкрепа на интермодални връзки, АДО „Дунав“, следва да има водеща роля, не само като изпълнител на 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“. Така ще може да постигне и разпоредбите на чл.6 ал.4 от Устава си за „осъществяване на активна дейност и координация по разширяването на трансгранично сътрудничество и развитие на Еврорегионите“, както и ал. 5 „...организиране на семинари, срещи, дискусии, конференции и други форуми с местно и чуждестранно участие, участие в български и чуждестранни програми, участие в инициране създаването на коалиции и партньорства, научна изследователска дейност и проучвания в областта на местното самоуправление, подпомагане на дейността на общините чрез обучения, информация, експертни, консултантски и други услуги, посредничество и лобиране пред съответните институции за общи интереси на членовете, организиране, рекламиране и осъществяване на инициативи на местното самоуправление, както и всички други дейности, разрешени от закона и в изпълнение на целите на АДО „Дунав“.“

## РАЗДЕЛ V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ПРЕПОРЪКИ

Относно изпълнението на следващите дейности по проекта следва да се приложат анализиранияте нормативни документи на национално и европейско ниво.

Относно възможността за инициране на промени в нормативната уредба е възможно съвместно със заинтересованите страни да бъдат направени следните предложения:

- Облекчаване на административната тежест в областта на изграждането, поддръжката и ползването на интермодалните транспортни терминали и връзки;
- Създаване и унифициране на подзаконова нормативна уредба, във връзка с прилагането на горепосочените регламенти на ЕС;
- Обособяване на интермодалните терминали като самостоятелен вид транспортна инфраструктурна единица;
- Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки;
- Повишаване степента на активност на местните власти във връзка с прилагането на посочените регламенти.