

Методика за определяне на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура в пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) – Варна и Бургас:

1. Пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктурната се формират от три компонента: **Инфраструктурна такса за достъп (ИТД)** - на база тарифни числа (ТЧ) по брутен тонаж на типа кораб; **Светлинна Инфраструктурна Такса (СИТ)** - числова стойност, съобразена с бруто тонажа на кораба и **Оперативна Инфраструктурна Такса (ОИТ)**, изчислена по формулата:

$$\text{ОИТ} = \text{ТЧ} \times \text{LOA} \times \text{Н, където:}$$

- **LOA** – "Максимална дължина" (LOA) на кораба е дължината, определена като разстояние в права линия между най-предната точка на носа на кораба и най-задната точка на кърмата, където: а) носът включва водоплътните конструкции на корпуса, бака, форщевена, фалшборда (ако има), но изключва леерни ограждения и бушприт; б) кърмата включва водоплътните конструкции на корпуса, транеца, трална рампа, фалшборд, но изключва леерни ограждения, рейки пропульсивни средства, рулни и кормилни приводи, водолазни стълби и платформи. Дължината на кораба се закръгля към по-голямото цяло число;
- **Н** - "Час" е периодът от време между определена минута на астрономическия час и същата минута на следващия астрономически час;
 - периодът от действителното време на пристигане на кораба до действителното време на напускане на пристанище за обществен транспорт по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ, измерен в часове и закръглен към следващия пълен час;
 - периодът от действителното време на пристигане на кораба в на пристанище за обществен транспорт по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ до швартоването му и периодът от отшвартоването му до действителното време на напускане на пристанище за обществен транспорт по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ, измерен в часове и закръглен към следващия пълен час. (Прилага се за пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВПРБ)
- **Инфраструктурна такса за достъп (ИТД)** – се определя от дейностите за осигуряване на обща техническа инфраструктура на пристанището, включително наличието на публичната пристанищна инфраструктура за достъп по суша и по вътрешни водни пътища;
- **Светлинна Инфраструктурна Такса (СИТ)** - включва дейностите по осигуряване и поддържане на средствата за навигационно осигуряване (СНО);

- **Оперативна Инфраструктурна Такса (ОИТ)** - отразява конкретното въздействие на кораба за съответното посещение свързано с преминаването му през пристанищната инфраструктура за достъп по море и вътрешни водни пътища, включващи подходните канали, зони за подхождане и зони за маневриране на корабите, външните рейдове и котвени стоянки, както и поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището.

Пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура се формират на базата на разходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), произтекли директно вследствие на извършването на дейности по чл. 115м, ал. 1, от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ).

На базата на въведената аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността ДППИ отчита себестойността на всеки процес. Определянето на таксите за достъп се извършва на базата на отчетените разходи съгласно българското счетоводно законодателство по икономически дейности и икономически елементи.

2. За целите на методика е изготвено разпределение по категории на типовете кораби, посещаващи съответното пристанище или терминал.

3. Определяни са начални тарифни числа (НТЧ) съгласно текстовете на Регламент (ЕС) 2017/352 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата и мерките свързани с имплементирането на изискванията в българското законодателство, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Определянето им е извършено за всеки пристанищен терминал, съответния тип на кораба, спрямо инвестициите намерения за 2022 г. и преминалия бруто тонаж, разделени за половин година на 2022г.

4. НТЧ се актуализират със следните коефициенти на изменение (КИ):

- **ИнфлК** – инфлационен коефициент, който се определя като $1 + \text{инфлацията за предходния период}$ (официално обявена от НСИ и представена като десетична дроб);

- **ИнвК** – коефициент на изменение на инвестициите, който се определя като планираните за следващия период инвестиционни разходи на ДППИ се разделят на инвестиционните разходи на ДППИ за предходния равен период;

- **БТ** – коефициент на изменение на преминалия БТ, който се определя като преминалият през предходния период БТ се разделя на очаквания през следващия равен период БТ. Където "Брутен тонаж" е тонажната стойност на целия обем на един кораб,

определена съгласно Международната конвенция за тонажно измерване на корабите 1969 г. (ДВ, бр. 15 от 2003 г.) и вписана в корабните документи.

• **ФР** - коефициент, определян от ръководството на предприятието и обвързан с пазарната политика на предприятието.

5. На всеки 6 месеца се изготвя анализ на размера на пристанищните такси и при необходимост тарифните числа се актуализират по следната формула:

$$\mathbf{TЧ(ново) = TЧ(старо) \times ИнфлК \times ИнвК \times БТ \times ФР}$$

6. При необходимост в резултат на съществено изменение на финансовата, икономическата и/или пазарната ситуация анализ на размера и актуализация на пристанищните такси може да се извършват и на по – кратък период.

7. Изменението на размера на пристанищните таксите за ползване на пристанищна инфраструктура съгласно методиката се приема за обичайна промяна, а не съществена такава.