

СПРАВКА

за отразяване на постъпилите становища в общественото обсъждане, проведено в периода 28.04.2023 г. – 29.05.2023 г., на проекта на ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в пристанище по смисъла на чл.106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) – Варна

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
ОБЩИ БЕЛЕЖКИ				
1.	Асоциация на българските частни пристанища и пристанищни терминали - Данета Желева председател на УС, писмо с наш вх. № 13-00-50-6/29.05.2023 г.	<p>T.1 Считаме, че за инфраструктурните такси за достъп по ал.2 на чл.2 не може да се прилага принципа за насърчаване на каботажно плаване, тъй като районът не е такъв и мярката не може да работи (Няма речна система както в западна Европа). Най- малкото таксата трябва да е равна за всички, ако трябва да се приложи принципа на плащане според ползването, трябва за Район I да е по-ниската такса. Район II ползва по- голям „инфраструктурен достъп“</p> <p>T.2 Относно инфраструктурните такси за достъп по ал.2 на чл. 2, бихме искали да получим отговор на следните въпроси:</p> <p>1.1.Защо същата е диференцирана по тип на корабите?</p> <p>1.2. Защо при танкери, газовози, химикаловози, нефтовози и LPG е обърнат принципа за изчисление на таксата, като се сибира такса за ползване на обща техническа инфраструктура с достъп по море?</p>	Прието	<p>Проектът на Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в пристанище по смисъла на чл.106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България – Варна е изготвен при стриктно спазване условията 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 (Регламента), както и на чл. 103в и следващи от ЗМПВВПРБ.</p> <p>Структурата и размерът на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура, предмет на проекта на Тарифата са съобразени с предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) и са определени чрез анализ на наличната информация в предприятието за характеристиките на пристанището, броя посещения на корабите и преминал бруто тонаж през</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
				<p>съответните пристанищни терминали, приходите и разходите на ДППИ залегнали в одобрените от министъра на транспорта и съобщенията - Инвестиционна програма, Ремонтна програма и Бизнес програма на ДППИ за периода 2021 – 2025 г.</p> <p>Съобразявайки се с различния размер на горе изброените показатели, като и на предвидените и одобрени инвестиции за осигуряване на достъп до пристанищните терминали, част от пристанище Варна, по смисъла на чл.106а от ЗМПВВПРБ е направено диференциране в размера на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура. При определянето на таксите са спазени прозрачни, справедливи и недискриминационни принципи. Диференцирането им позволява и насърчава установяването на ясна рамка на таксуване, в пълно съответствие с правилата за конкуренцията. По-специално, прозрачността на финансовите отношения позволява справедлив и ефективен контрол върху държавната помощ, като по този начин се предотвратява изкривяването на пазара.</p> <p>След направен допълнителен анализ, дялово разпределение на посещенията по видове кораби и преминал БТ, както и с изцяло прилагане на принципа на плащане според ползване, за три от пристанищните райони не се налага изменение на тарифните числа, като единствено се прилага увеличение за Инфраструктурната</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
				<p>такса за достъп (ИТД) за район II на пристанище Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ и се изразява в повишение на ИТД за кораби за генерални товари със 7 (седем) евро цента, направено е изравняване на ИТД за контейнеровози с 4 (четири) евро цента с тази в район II на пристанище Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ и ИТД за пътнически кораби е повишена с 2 (два) евро цента. Изменението е продиктувано от това, че тарифните числа в район II на пристанище Варна от въвеждането на Тарифата са били преференциални и не са актуализирани от 2007 г. насам, в резултат на което не отговарят на икономическата обстановка в страната и водят до изкривяване принципите на лоялната конкуренция, залегнали в Регламента.</p>
2.		<p>Т.3 За оперативната инфраструктурна такса за достъп по ал.16 на чл.2, ал.16 за терминалите по чл.106а - частна собственост, трябва да се приложи мярката на чл.2, ал.17 (за пристанища по чл. 107-109) от проекта на Тарифата и да не се начислява престоя на кей именно защото касае терминали, частна, а не държавна собственост.</p>	<p>Неприето</p>	<p>Оперативната Инфраструктурна Такса (ОИТ) е определена в чл. 2, ал. 15 от проекта на Тарифата, като реда и за начисляване за всичко пристанищни терминали е определен в чл. 2, ал. 16 и 17 от същата.</p> <p>Съгласно чл. 103г, ал. 3 от ЗМПВВПРБ таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 от ЗМПВВПРБ (включително ОИТ) се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
				<p>акваторията на пристанището.</p> <p>ОИТ отразява и е свързана с конкретното въздействие на плавателния съд за съответното посещение в пристанище по смисъла на чл.106а от ЗМПВВППРБ, както и влиянието му върху акваторията на пристанищния терминал и проектната му дълбочина (независимо от собствеността на терминала), включително и за времето през което кораба престоява на кей. Последното обуславя същността и прилагането на чл. 2, ал. 16 от Тарифата.</p>
3.		<p>Т. 4 В проекта на Тарифа, няма приложена „Методика за определяне на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура....“, която е неразделна част от тарифата.</p>	Неприето	<p>Проектът на Методиката за определяне на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура в пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ – Варна и Бургас беше публикувана за обществено обсъждане на официалната страница на ДППИ, в едно с проекта на Тарифата. Методиката е неразделна част от Тарифата, но е спомагателен документ към нея и е предвидено да се прилага само при нейни бъдещи изменения и допълнения, поради което е публикувана в отделен файл.</p>
4.		<p>Т. 5 Следва да се определи безконфликтна граница на Район I и II, тъй като сега границата, която сте определили е по средата на един пристанищен терминал.</p>	Прието	<p>Районирането е направено през 2007 г., при приемането на действащата Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и е съобразено с изградените и съществуващи пристанищни терминали и хидротехнически съоръжения.</p> <p>Изградените и/или изграждащи се нова</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
				<p>пристанищна инфраструктура, пристанищни терминали и съоръжения не създават пречки за прилагане в Тарифата на това вече утвърденото и разпознаваемо райониране.</p> <p>Дейностите, за които се разходват събраните пристанищни такси по чл. 103в, ал. 1, т. 1 от ЗМПВВПРБ са определени в чл. 103г, ал. 3 от ЗМПВВПРБ, и обезпечават осигуряване на достъп до пристанищните терминали само и единствено по море, което не води до конфликт на приложеното райониране.</p> <p>С цел осигуряване на по – висока степен на яснота в Допълнителните разпоредби в проекта на Тарифа ще бъде добавен следният текст:</p> <p>„19. В случай, че при прилагане на районирането по чл. 1, ал. 1, територията и/или акваторията на даден пристанищен терминал попада в два района, този терминал се определя като принадлежащ към района, в който попада преобладаващата част от територията и/или акваторията му.“</p>
5.	<p>Проведена работна среща, по време на общественото обсъждане, в град Варна в сградата на „Дома на</p>	<p>1. Повдигнати са въпроси относно облекченията в Тарифата за брой посещения на плавателен съд през календарна година, отстъпки за преместване между терминали и извършване на каботажно плаване между пристанище Бургас и пристанище Варна</p>	<p>Прието</p>	<p>В разпоредбите на Тарифата са предвидени:</p> <ul style="list-style-type: none"> • в чл. 2, ал. 3 - за четвърто и всяко следващо посещение на кораб в едно и също пристанище за обществен транспорт в рамките на календарна година, както и отстъпките при плаване между

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
	<p>моряка“, 22.05.2023 г.</p>			<p>български пристанища и/или пристанищни терминали на български пристанища. Намаленията са както следва:</p> <p>1. за кораби за генерални/насипни товари, нефтени танкери, нефтени химикаловози, LPG танкери и танкер/химикаловоз – 0,72 (28 % намаление);</p> <p>2. за хладилни кораби и контейнеровози – 0,95 (5 % намаление).</p> <ul style="list-style-type: none"> • в чл. 4 - при плаване между български пристанища и/или пристанищни терминали на български пристанища инфраструктурната такса за достъп (ИТД) по чл.2, ал.2 се редуцира с коефициент: <p>1. за кораби за генерални/насипни товари, нефтени танкери, нефтени химикаловози, LPG танкери и танкер/химикаловоз – 0,20 (80% намаление);</p> <p>2. за хладилни кораби и контейнеровози – 0,25 (75 % намаление).</p>
		<p>2. Поставен е въпроса за приложените облекчения в таксите за тип кораб, в случаите когато не се посещават съответстващите за вида им терминали и корабите не се използват по предназначение</p>	<p>Прието</p>	<p>След проведеното обществено обсъждане текста в тарифата имащ отношение за приложените облекчения в таксите за тип кораб, в случаите когато не се посещават съответстващите за вида им терминали и корабите не се използват по предназначение са прицезирани и стават: „чл.2 (10) За контейнеровози, хладилни, пътнически и ро – ро/фериботини кораби,</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети / Неприети	Мотиви
				<p>акостиращи в пристанищен терминал, с различни от вписаните пристанищни услуги в Удостоверението му за експлоатационна годност, обработвани по различни от предназначението си за типа кораб технология и/или превозващи генерални товари, както и с престой надвишаващ обичайното време за обработка, се прилагат таксите за кораби, превозващи генерални товари.“</p>

СПРАВКА

за отразяване на постъпилите становище от работна среща, проведена
14.09.2023 г., на проекта на ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в пристанище по смисъла на чл.106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България – Варна

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
ОБЩИ БЕЛЕЖКИ				
1.	Асоциация на българските частни пристанища и пристанищни терминали - Данета Желева-председател на УС, с писма изпратени на електронна поща от 21.09.2023 г. 26.09.2023 г.	Както изразихме вече становище, категорично считаме, че в Тарифата следва таксите да бъдат равни за двата района на Пристанище Варна. Ако се предвижда разделяне, то следва да се приложи принципа на плащане според ползването и респективно таксата за Район I трябва да е по-ниска, т.к. Район II безспорно ползва по-голям „инфраструктурен достъп“.	Неприето	Подателят е направил корекция, за която ни информира с писмото си до ДППИ на 26.09.2023 г. Писмото е със съдържание: <i>„Видяхме, че в последния проект на Тарифа, нашият коментар по отношение на размера на таксите на принципа „плащане според ползването“, което налага таксата за Район I да е по-ниска от тази за Район II, е взет предвид, за което благодарим.“</i>
2.		При проведеното обсъждане се направи изказване, че държавата от самото въвеждане на таксите е решила да стимулира Район II, поради по-високи разходи за маневри, което е погрешно т.к. като член на Европейския съюз би трябвало да прилагаме съответните регламенти, които определят ясни правила за финансова прозрачност и самостоятелност, които не могат да създават неравнопоставеност между различните терминали. Считаме също, че следва да се определи безконфликтна граница между Район I и Район II от проекта се разбира, че терминал, който е еднаква отдалеченост от входа на Пристанището със съседни нему терминали, получава намаление на таксите и други условия на обслужване.	Прието	Кореспондира с изложените мотиви и Решението по т.1, стр. 1 от настоящия документ.

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
3.		<p>Чл. 103г, ал. 3 от ЗМПВВПРБ ясно и категорично определя за какво се разходват събраните средства от таксите за ползване на пристанищна инфраструктура по ал. 2 на същия член (в нашия случай само за достъп - драгиране, буйове ... понеже обща техническа инфраструктура реално няма).</p> <p>Считаме също, че е необходимо да се утвърди механизъм, чрез който ще се осигуряват средства за поддръжка според нуждата на терминала или за тази цел ще се извършват отчисления пропорционални на събирането такси от съответните терминали.</p>	Приема се за сведение	<p>ДП „Пристанищна инфраструктура“ полага максимална грижа за осигуряване на публичност на своята дейност. В качеството ни на секторен възложител, средствата събирани от пристанищни такси се разходват по реда на Закона за обществени поръчки (гарантиращ публичност) и по своето предназначение.</p> <p>Съгласно чл.38 от Закона за счетоводството и чл. 28. Закон за публичните предприятия ДП „Пристанищна инфраструктура“ публикува своите счетоводни отчети, от които също може да се придобие представа за дейността на предприятието.</p> <p>Съгласно чл. 103г, ал. 3 от ЗМПВВПРБ таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 от ЗМПВВПРБ се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището.</p>
4.		<p>Предвид събирането на кейова линейна такса от терминали с частна собственост, трябва да се гарантира механизъм за спешна реакция за корекция на дълбочини в оперативната акватория. Досега това беше ангажимент на самите частни терминали и те реагираха незабавно.</p>	Неприето	<p>В проекта на Тарифа не е определена и не се предвижда събира кейва линейна такса.</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
5.		<p>Предвид предметът на дейност на ДППИ, определен в чл. 115м, ал. 1, т.1 от ЗМПВВПРБ от една страна, а от друга изискванията на Регламент 2017/352 - глава III, финансова прозрачност и самостоятелност, член 11, прозрачност на финансовите отношения, в презентирания тарифа за таксите, събирани от ДППИ не става ясно как ще се осигури финансовата прозрачност при разходване на гореописаните такси и недопускане на разходване на средствата за други дейности от предмета на дейност на ДППИ. Това е проблем, който от Асоциацията поставихме още при приемане на тези промени в ЗММПВВПРБ и считаме за абсолютно необходимо решаването му.</p> <p>Видно от преамбюла на Регламент 2017/352 и най-вече т. 41, 42 и 43, целта на Регламента е осигуряване на равнопоставеност и финансова прозрачност при разходване на публични финансови средства от управляващия орган. Осигуряването на публични финансови средства само за поддръжка, ремонт и осъществяване на инвестиционни проекти на/в държавни пристанищни терминали или такива със смесена собственост (държавна плюс частна) поставя частните пристанищни терминали в неравнопоставено и неконкурентоспособно положение тъй като те осъществяват тези дейности със заеми от банкови институции. За да бъде изпълнена целта на регламента, публичните финансови средства за ремонт, поддръжка и инвестиционни проекти на/в държавните терминали е добре да се предоставят под формата на заеми, изплащани от държавните оператори. Ако са представени безвъзмездно, то следва да се уточни аргументирано защо публичните финансови средства са представени безвъзмездно и каква е целта, която да се постигне. В допълнение, ЗМПВВПРБ ясно определя насоките за управление</p>	<p>Приема се за сведение</p>	<p>Кореспондира с изложените мотиви по т.3, стр. 9 от настоящия документ.</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		на държавните терминали – концесия, а не друга форма на съвместна дейност.		
6		Относно инфраструктурните такси за достъп по ал. 2 на чл. 2, така и не получихме отговор защо същата е диференцирана по тип на корабите? Защо при танкери, газовози, химикаловози, нефтовози и LPG е обърнат принципа за изчисление на таксата, като се събира такса за ползване на обща техническа инфраструктура с достъп по море?	Неприето	Кореспондира с изложените мотиви и Решението по т.1, стр. 1 от настоящия документ.
7	Българска асоциация на корабните брокери и агенти - С.Станойков председател и Св.Крайчев директор, с писмо изпратено на електронна поща, от 21.09.2023 г.	<p>ОИТ – Оперативна инфраструктурна такса – по-скоро отговаря на Кейовата такса, но с допълнителни условия?</p> <p>Таксата изглежда аналогична спрямо текущата от 0.10 евро/час/LOA, но има няколко неясноти:</p> <p>Според предложението таксата се определя освен по познатата до сега методология на линеен метър и часове престой, но и на неизвестна компонента ТЧ (тарифни числа). ТЧ от своя страна зависи от инфлационен коефициент, коефициент изменение на инвестициите, коефициент на преминалия Бруто тонаж и ако това не е достатъчно трудно предсказуемо е добавен и ФР (коефициент определян от ръководството на предприятието) всичко това ще се преразглежда на всеки 6 месеца! Според нас, това ще създаде доста трудности за калкулиране на разходите предварително – <u>редно е размера на тази компонента да е лимитиран в някакви разумни граници.</u></p>	Неприето	<p>Оперативната инфраструктурна такса (ОИТ) е определена в чл. 2, ал. 15 от проекта на Тарифата, като редът за начисляването ѝ за всички пристанищни терминали е определен в чл. 2, ал. 16 и 17 от същата.</p> <p>ОИТ – Оперативна инфраструктурна такса – не отговаря на кейовата такса от действащата Тарифа.</p> <p>Съгласно чл. 103г, ал. 3 от ЗМПВВПРБ таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 от ЗМПВВПРБ (включително ОИТ) се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището.</p> <p>ОИТ отразява и е свързана с конкретното въздействие на плавателния съд за съответното посещение в пристанище по смисъла на чл.106а от ЗМПВВПРБ, както</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
				<p>и с влиянието му върху акваторията на пристанищния терминал и проектната му дълбочина. Тарифното число е точно определено - 0,10.</p> <p>Цитираните коефициенти са част от Проект на Методика за определяне на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура в пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВПРБ – Варна и Бургас, която също е публикувана за обществено обсъждане на официалната страница на ДППИ, в едно с проекта на Тарифата. Методиката е неразделна част от Тарифата, но е спомагателен документ към нея и е предвидено да се прилага само при нейни бъдещи изменения и допълнения, поради което е публикувана в отделен файл.</p> <p>Методиката предвижда да се извършва анализ на размера на пристанищните такси на всеки 6 месеца, което не означава автоматична промяна на таксите. Периодичността на анализа е продиктувана от необходимостта за постигане на адекватна защита на публичните средства събирани от съответните такси, както и с цел обезпечаване на извършените разходи за поддържане на пристанищната инфраструктура при възникване на непредвидени икономически обстоятелства.</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
8		Другата забележка е по отношение на намалението, което беше приложимо до сега в кейовата такса с 50% за втори български терминал, сега не е ясно дали таква намаление се предвижда.	Прието	Кореспондира с изложените мотивите по т.5, стр.5 от настоящия документ.
9		В чл.4 на предложението за тарифа има дефинирано намаление на „пристанищна такса за ползване на пристанищна инфраструктура“ при посещение за втори български терминал – молим за яснота дали намалението ще се прилага и за 3-те нови такси (ИТД, СИТ, ОИТ) и трите бидейки част от пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура, което ще внесе повече яснота по коментарите по-горе.	Прието	Кореспондира с изложените мотиви по т.5, стр.5 от настоящия документ.
10		В предложението за тарифа липсва информация за Еко таксите и Разрешителното за отплаване, но пък има такси за стоене на рейд, може би ще е добре да получим по-подробна информация, кога и в какви ситуации ще се начислява престоя на рейд и как точно ще се изчислява.	Неприето	<p>Таксите за приемане и обработване на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност са предмет на специална Тарифа за пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, която се подчинява на принципите на българското и международно законодателство и с основна цел да не се насърча изхвърлянето на отпадъци, в случая в Черно море.</p> <p>Свидетелството за отплаване е част от Ценоразпис за таксите, събирани от ДППИ при предоставяне на услуги и информация на физически и юридически лица.</p> <p>Редът и условията за наисляване на такси на рейд е установен в чл.2, ал.4 и 5 на разглежданата тарифата. В случаите на определяне на ОИТ – Оперативна инфраструктурна такса, времето за престоя</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
				на рейд не се калкулира.
11		Коефициента за редуциране на такса ИТД за 4+ посещения на Варна за контейнеровози следва да остане 0.82 както беше в оригиналния вариант (вместо 0,95 което сега се предлага) – не е ясно защо е променено нашите забележки бяха за размера на основната такса, не за коефициента на редуцицията;	Неприето	Кореспондира с изложените мотиви за промяна на размера и изравняване на таксите в пристанище Варна и Бургас (район П), и в резултат рефлектира върху размера и вида на намаленията, както и с Решението по т.1, стр. 1 от настоящия документ. Предложение за промяна на размера на таксите е направено и от „БМФ порт Бургас“ АД (отразено в Справката за пристанище Бургас).
12		Никъде в тарифата не се предвижда намаление от СИТ – въпреки, че в текущата тарифа за светлинна такса след 4-то посещение се прилага редуциране с коеф. 0.7 ;	Неприето	Кореспондира с изложените мотивите относно предвидените намаления по т.5, стр. 5 от настоящия документ.
13		По отношение на ОИТ също не се прилага редуциране на таксата за посещение във второ българско пристанище – до сега кейовата такса се редуцираше с коеф. 0.5 .	Неприето	Кореспондира с изложените мотивите относно предвидените нови намаления по т.5, стр. 5 от настоящия документ. ОИТ – Оперативна инфраструктурна такса – не отговаря на кейовата такса от действащата Тарифа.
14	„Булмаркет ДМ“ ЕООД - г-н Пламен Даскалов, с писмо изпратено на електронна поща, от 06.10.2023 г.	„Булмаркет ДМ“ ЕООД редовно получава танкери с втечен нефтен газ в „БМФ порт Бургас“, както и дизелово гориво във Варна. Вдигането на тарифите би допринесло за допълнително оскъпяване на доставките за горива в страната, тъй като би било отразено в навлото на доставящите кораби. Това би влошило инфлацията. Имайки предвид, че "Пристанищна инфраструктура" е държавно предприятие, Ви молим да размислите, тъй като това би било в разрез на политиката за борба с инфлацията, която българската държава и	Неприето	Структурата и размерът на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура, предмет на проекта на Тарифата са съобразени с предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) и са определени чрез анализ на наличната информация в предприятието за характеристиките на пристанището, броя посещения на корабите и преминал бруто тонаж през съответните пристанищни терминали, приходите и разходите на ДППИ залежали в одобрените от министъра на транспорта

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		правителство водят.		и съобщенията - Инвестиционна програма, Ремонтна програма и Бизнес програма на ДППИ за периода 2021 – 2025 г. Съобразявайки се с различния размер на горе изброените показатели, като и на предвидените и одобрени инвестиции за осигуряване на достъп до пристанищните терминали, част от пристанищата Варна и Бургас, по смисъла на чл.106а от ЗМПВВПРБ е направено диференциране в размера на таксите за ползване на пристанищна инфраструктура. При определянето на таксите са спазени прозрачни, справедливи и недискриминационни принципи. По-специално, прозрачността на финансовите отношения позволява справедлив и ефективен контрол върху държавната помощ, като по този начин се предотвратява изкривяването на пазара.
15	„Пристанище Варна“ ЕАД - изпълнителния директор г-н Ивайло Гавраилов чрез имейл от 15.09.2023 г.	На 28.04.2023 г. на сайта на ДППИ са публикуване за обществено обсъждане проекти на „Тарифи за пристанищните такси, събрани от ДП „Пристанищна инфраструктура” в Пристанищата по смисъла на чл.106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България – Варна и Бургас. „Пристанище Варна“ ЕАД е разгледало предложената тарифа за районите Варна в които оперира два терминала. Предвид факта, че сме установили, че декларираната политика на ДППИ е спазена и общия размер на предложените нови такси не надвишава по размер съществуващите не сме имали и възражения в рамките на законоустановения срок.	Неприето	Кореспондира с изложените мотиви и Решението по т.1, стр. 1 от настоящия документ. Тарифата, която е представена и обсъдена на 14.09.2023 г. е версията, която беше публикувана на 28.04.2023 г., на сайта на ДППИ, но с нанесени корекции получени чрез становища от заинтересовани лица в рамките на проведеното обществено обсъждане в периода 28.04 - 29.05.2023 г. Предложение за промяна на размера на таксите е направено и от „БМФ порт Бургас“ АД (отразено в Справката за резултатите от общественото обсъждане за пристанище Бургас).

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p>На 13.09.2023 г. чрез Българска Морска камара се запознахме с чернова на писмо от „БМФ Порт Бургас“ АД /нямаме информация за входящ номер в ДППИ/, в което възразяват с предложените пристанищни такси, събирани в Район II за пристанищата Бургас и Варна, които следвало да бъдат еднакви по размер.</p> <p>На 14.09.2023 г. от ДППИ бе организирана работна среща и представена презентация и проекти на Проекти на „Тарифи за пристанищните такси, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура” в Пристанищата по смисъла на чл.106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България – Варна и Бургас“. На тази среща бе показана презентация и отново бе деклариран духа на тарифите, която е базирана на съществуващите такси без увеличение. Загатнато беше, че има козметични промени и след постъпили писма в установения срок има промени с увеличение на някои ставки касаещи район II на пристанище Варна /0,08 евро/. В презентацията бяха показани и сравнителни таблици на посещенията на кораби в двете пристанища Варна и Бургас и бе обяснено, че данните са идентични и съпоставими. Още на срещата от нашият представител беше обърнато внимание, че нямаме информация за промени извън публикуваните тарифи на сайта, като дори че не коментираме таксите по тарифата на район Бургас т. к. не оперираме в него. От ДППИ изразиха съгласие да ни бъде изпратена презентацията и изменените тарифи за запознаване.</p> <p>Днес 15.09.2023 г. получихме презентацията и новите варианти на „Тарифи за пристанищните такси, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура”, по които ние от „Пристанище Варна“ ЕАД имаме</p>		<p>Приложените примерни изчисления са непълни.</p> <p>Не са отчетени намаленията предвидени в т.5, стр.5 от настоящия документ.</p> <p>Анализът на наличната информация в предприятието за характеристиките на пристанищата, броя и видове посещения (4 и повече посещения; плаване между пристанищни терминали на български пристанища) на корабите и преминалия бруто тонаж през съответните пристанища/пристанищни терминали показва, че след прилагане на гореописаните отстъпки е възможно средното тарифното число на ИТД за един БТ да се получи с по-ниска стойност. На практика приложеното увеличение би имало въздействие само върху кораби извършващи случайни/инцидентни посещения в българските пристанища за обществен транспорт.</p> <p>Видно от предоставените данни в таблицата може да се направят следните уточнения:</p> <p>Не е взето под внимание, че кораби от тип танкер, танкер/химикалозов и т.н се таксуват по редуциран бруто тонаж, а не по брутен тонаж, от което се получава разлика;</p> <p>При определяне на дължимата такси при посещение на контейнеровоз в „Пристанище Варна“ ЕАД е допусната грешка при начина на изчисление.</p> <p>За три от пристанищните райони не се налага изменение на тарифните числа, като единствено се прилага увеличение за</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p>следните сериозни констатации, забележки, коментари и несъгласия:</p> <p>Констатации:</p> <p>Получената нова тарифа за пристанищните такси, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“ за пристанищата в район Варна не е публикувана за обществено обсъждане и е различна от вече публикуваната.</p> <p>В новата тарифа има съществени ценови промени, някои от които са:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Увеличен е размера на ИТД за кораби генерални/насипни товари в район II на пристанище Варна с над 15 % -Увеличен е размера на ИТД за кораби контейнеровози в район II на пристанище Варна с над 14,7 % <p>Забележки:</p> <p>Представените ни таблици за преобразуване и определяне на началните тарифни числа за двете черноморски пристанища е неправилен. Не е направена съпоставка на отделен вид кораби по пристанища респ. по райони, като например танкери, контейнеровози, кораби по чл. 107-109 и т. н.</p> <p>В случай, че това бъде направено справка няма да е равнопоставена и анализа ще доведе до обратни изводи – увеличение само на таксите в Бургас. Това е валидно и за контейнерните терминали във Варна и Бургас, където има и инвестиционни Ваши разходи.</p> <p>Не е взет предвид и алгоритъма на българската държава при определяне на държавните такси /които сега са по тази тарифа/ за повече от 20 години. Този принцип не е оспорван в прекалено дълъг период от</p>		<p>Инфраструктурната такса за достъп (ИТД) за район II на пристанище Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ и се изразява в повишение на ИТД за кораби за генерални товари със 7 (седем) евро цента, направено е изравняване на ИТД за контейнеровози с 4 (четири) евро цента с тази в район II на пристанище Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ и ИТД за пътнически кораби е повишена с 2 (два) евро цента. Изменението е продиктувано от това, че тарифните числа в район II на пристанище Варна от въвеждането на Тарифата са били преферициални и не са актуализирани от 2007 г. насам, в резултат на което не отговарят на икономическата обстановка в страната и водят до изкривяване принципите на лоялната конкуренция, залегнали в Регламента.</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p>време и подобно възражение на сегашен концесионер не следва да се вземе предвид.</p> <p>Коментари:</p> <p>Таксите винаги са били съобразени с географският принцип при изграждане на терминалите с публични държавни средства. Взети са предвид всички ограничения пред терминалите. Тарифите винаги са имали за цел поощряване на корабо-посещенията, увеличаване на трафика и конкурентност спрямо съседните държави и са създавали условия за работа на всички райони. Този принцип е бил ясен и прозрачен през всичките тези години когато пристанищата са били държавни. Този алгоритъм не е променян и при стартиралите преди години концесии, за които концесионерите са били наясно с района, в който наемат съответния терминал и таксите които се дължат от корабособствениците. Този принцип не е и причина за спиране на инвестиционни намерения, при които всеки инвеститор предварително е бил наясно със района, в който стартира да изгражда нов терминал и таксите, които ще заплащат корабите пристигащи за обработка там.</p> <p>Наред с това, с предложените увеличения на тарифните числа за район II на пристанище Варна, ДППИ грубо се намесва в съществуващата практика и конкуренция, като се дава силно предимство на частни дружества и в двете пристанища и се създават нелоялни практики.</p> <p>Чрез това дискриминационно и необосновано, базирано само на едно възражение завишение, се нарушава и търговския интерес на цял регион в т. ч. и държавния интерес. Това ще доведе до влошаване и на икономическите показатели на целия регион Варна, а вероятно и до социално напрежение.</p>		

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p>Несъгласие:</p> <p>След всички посочени по-горе аргументи ще изразим нашето официално несъгласие към повишението на цените за отделни райони, като ще прибавим и допълнителни анализи при необходимост .</p> <p>Обръщам внимание, че в оперираният от нас терминал в район II на Варна разходите за посещение на кораба и сега са най-високи заради двата канала, пилотажа и влекачи, а с повишението на тарифата този терминал ще стане още по неатрактивен за корабите и бизнеса.</p>		
16		<p>Изпратени са сравнителни разходи за контейнеровози посещаващи пристанищата Варна и Бургас за новите такси в пристанищата.</p> <p>Изпратено и конкретно сравняване на контейнеровоз- MSC AUBE F.</p> <p>Изпратено и сравнение на бълкер/генерални товари кораб посещаващи пристанищата Варна и Бургас.</p> <p>Изпратен директно имейл от най- големия клиент на „Пристанище Варна“ ЕАД, Булмаркет и Астра Биоплант, търговци на био горива, олио, зърно и шротове относно танкерите.</p> <p>Обединяване на канална + кейова такса, нейното повишение е 0,08 euro cent на GT / RGT ако има на кораба;</p> <p>MTM SOUTHPORT :</p> <p>Цена на таксата при Стара тарифа – 5 183,93 euro</p> <p>Цена на таксата при Нова тарифа -5 966,41 euro.</p> <p>Моля отбележете, че промята в 0.08 евро цента за един GT / RGT е само за терминал Варна Запад.</p>	Неприето	Кореспондира с изложените мотивите относно предвидените намаления по т.15, стр. 15 от настоящия документ.

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p><i>За кораби , които посещават Пристанище Варна Изток, Терминал Петрол или ПЧМВ, терминал базови масла, няма да има промяна в таксата.</i></p> <p>2.Тарифа „, Оперативна инфраструктурна такса (ОИТ)</p> <p>Кораби, които товарят шрот, ще бъдат допълнително таксувани в периода на маневрата от рейд Пристанище Варна до кейовото място, приблизителна сума 25-30 евро на маневра.</p> <p>За кораби, чакащи освобождаване на товара на борда на кораба, периодът включва времетраенето от действителното време на пристигане до действителното време за отплаване.</p> <p>1. престой на рейда</p> <p>2. маневрирането в канала</p> <p>3. престоя на кея</p> <p>MTM SOUTHPORT :</p> <p>Цена на таксата при Стара тарифа – 706 euro</p> <p>Цена на таксата при Нова тарифа - 2443.5 euro</p>		
17		<p>Представена е справка с прогноза за увеличението по данни на пристанище Варна, където са представени обработените типове кораби, тонаж и товарооборот.</p> <p>При направеното изчисление в предоставената таблица е направен извод, че:</p> <p>Не са прилагани отстъпки по обясними причини</p> <p>Ако с дадат данни за сумите в евро за събрани такси трябва да се увеличат с процента и ще е най точно</p> <p>Но при всички случаи ще е още по скъп терминал от сега.</p> <p>Поради наличие на чувствителна информация в</p>	Неприето	Кореспондира с изложените мотивите относно предвидените намаления по т.15, стр. 15 от настоящия документ.

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		изпратената ни таблица от „Пристанище Варна“ ЕАД, същата не е приложена.		
18	Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт - председателя на УС г-н Светлин Стоянов, писмо с вх.№ 13-00-50-18/09.10.2023 г.	<p>По отношение на определената такса за преминаване и престой на рейда (чл.2, ал.15, 16 и 17).</p> <p>Считаме, че думите „рейд“ от текстовете на тези алинеи трябва да бъде премахната, тъй като таксата има възмезден характер (плаща се за получаването на услуга), а по отношение на рейда услуги от ДППИ не се осъществяват.</p>	Неприето	<p>В текстовете на Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в пристанище по смисъла на чл.106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България – Варна и по-конкретно чл.2, ал. 15,16 и 17 изрично е написано, че „<i>Таксата по ал. 15 се събира за периода от действителното време на пристигане на кораба до действителното време на напускане на пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ, <u>е изключение на времето за престой на рейд, измерен в часове и закръглен към следващия пълен час.</u></i>“</p>
19		<p>Видно от определението за „рейд“ дадено в т.16 на Допълнителните разпоредби като рейд се определя „определен район от морското пространство във (вътрешен рейд) или извън (външен рейд) акваторията на пристанището“. В рейда извън акваторията на пристанището ДППИ не извършва каквито и да е услуги, нито се предвижда там да бъдат извършвани такива, като поддръжка на рейда извън пристанището и пр.</p> <p>Предвид това, считаме, че преминаването и престояването на рейд би било редно да се таксува само за кораби, които не влизат или излизат от пристанище Варна, а за корабите които влизат или излизат от Пристанище Варна, ако не бъдат освободени от такава такса - следва да се даде свободен период от минимум 48 часа при</p>	Неприето	<p>Кореспондира с изложените мотивите относно предвидените намаления по т.18, стр. 21 от настоящия документ.</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p>влизане/излизане.</p> <p>Във връзка с гореизложеното правим следното предложение, което да се разглежда в условията на алтернативност:</p> <p>а) Думата „рейд“ да бъде заличена от текстовете на чл.2, ал.15, ал.16 и ал.17 от Проекта на Тарифата или</p> <p>б) Да се добави нов текст на чл. 2 ал.17а, която да гласи: „Таксата по ал.15, касаеща влизане/излизане и престой на рейда за кораби посещаващи Пристанище Варна се дължи от изтичане на 48-я час за свободен престой“.</p>		
20		<p>По отношение на границата между район I и район II – същата преминава през „КРЗ-Терем-Флотски Арсенал“. В тази връзка на Вашето внимание беше изпратен имайл на 08.06.2023 г. с коментари и предложение и бяха проведени разговори с Вас, както и Вие се съгласихте, че това недоглеждане ще бъде отстранено. Към момента обаче промяна в разделителната линия в двата района няма. Нашето предложение е да се премести разделителната линия на запад, така че описаното пристанище със специално предназначение да попадне в Район I, така както е обозначено на приложената схема.</p>	Прието	<p>Кореспондира с изложените мотиви по т.4, стр. 4 от настоящия документ.</p> <p><i>При проведеното обсъждане е установено, че предложението е продиктувано от географското разположение и близостта на кораборемонтните и корабостроителните пристанища в пристанище Варна. Като е съобразено изцяло със специфичната им дейност тарифните числа са уеднаквени на стойност от 0,12 евро.</i></p>
21	<p>Българска Морска Камара чрез председателя, г-н Александър Калчев - с имейл от 06.10.2023 г.</p>	<p>Държим да отбележим, че българските пристанищни терминали работят в изключително неблагоприятна среда, предвид въоръжения конфликт в Черно море и всички последствия от него като намалелите товарообороти, завишените ставки на застрахователните премии за корабите, особено тези за военен риск. В допълнение, увеличените над шест пъти такси за преминаване на турските проливи създадоха допълнителни натоварвания върху СИФ</p>	Неприето	<p>Проектът на Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в пристанище по смисъла на чл.10ба от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България – Варна е изготвен при стриктно спазване условията на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския</p>

№	Организация / Физическо лице	Предложения/Бележки	Приети/Неприети	Мотиви
		<p>цената на стоките, които преминават през пристанищата на Варна и Бургас. Очаква се отлива на товари да продължи години напред. Конкуренцията на п-ще Констанца и намеренията на Европейската комисия за изграждане на транзитни коридори в направление север – юг, заобикаляйки черноморските ни пристанища още повече намалява тяхната привлекателност.</p> <p>Изхождайки от горното, Българска Морска Камара възразява срещу всякакви форми на допълнително натоварване на дисбурсментите на корабите посещаващи пристанищата ни. Ние приветстваме вашето намерение да поставите по-ясни правила при определяне на тарифата за пристанищните такси , но сме на мнение, че в настоящия момент тези корекции трябва да бъдат единствено в посока към намаляване. Даваме си сметка, че до настоящия момент терминалите в района на п-ще Бургас са били с повисоки ставки и считаме, че същите трябва да бъдат адекватно редуцирани, така, че и двата ни района да са конкурентни един на друг и подобрят конкурентостта си спрямо п-ще Констанца .</p> <p>В тази връзка считаме за целесъобразно понижаване на предвидените в последния вариант на тарифата от 04.10.23 такси в пристанище Бургас и категорично не подкрепяме увеличаването на тарифите в пристанищен район Варна, спрямо сега действащата тарифа.</p>		<p>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 (Регламента), както и на чл. 103в и следващи от ЗМПВВППРБ.</p> <p>Структурата и размерът на пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура, предмет на проекта на Тарифата са съобразени с предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) и са определени чрез анализ на наличната информация в предприятието за характеристиките на пристанището, броя посещения на корабите и преминал бруто тонаж през съответните пристанищни терминали, приходите и разходите на ДППИ залегнали в одобрените от министъра на транспорта и съобщенията - Инвестиционна програма, Ремонтна програма и Бизнес програма на ДППИ за периода 2021 – 2025 г.</p> <p>Изменението е продиктувано от това, че тарифните числа в район II на пристанище Варна от въвеждането на Тарифата са били преферициални и не са актуализирани от 2007 г. насам, в резултат на което не отговарят на икономическата обстановка в страната и водят до изкривяване принципите на лоялната конкуренция, залегнали в Регламента.</p>