

Тема “Транспорт” - Втори етап

23 август 1995 г.

ПРОЕКТ “ЕВРОПА 2000. БЪЛГАРИЯ И ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ”

Съдържание

1. Кратка предистория на проблема.....	2
2. Документация (нормативни актове, международни договори, декларации и т.н.)	11
3. Същество на проблема	17
4. Прогноза за развитието на проблема	26
 Приложение 1 - Документация (нормативни актове, международни договори, декларации и т.н.) - Нормативни актове за транспортния отрасъл в Р. България.....	31
Приложение 2 - - Въпроси на развитието на транспортната инфраструктура в страните от Централна и Източна Европа	38
Приложение 3 - Мерки за изпълнение на произтичащите от ЕСА задължения в областта на автомобилния транспорт.....	52
Приложение 4 - Мерки за изпълнение на произтичащите от ЕСА задължения в областта на въздушния транспорт	54

1. Кратка предистория на проблема

Интернационалният характер на транспортната дейност произтича от самата природа на този вид индустрии на услугите - да подпомага международната и национална търговия и движението на стоките и хората в особено големи мащаби.

В хода на естествено установилите се приоритетни области на транспортното сътрудничество, възникват и се утвърждават съответните механизми - международно-правни, пазарно-икономически и такива на стандартизацията - за осигуряване гладкото протичане на експлоатационната дейност във всеки отделен вид транспорт.

1.1. Обща характеристика на състоянието на проблема у нас

В близък исторически план, основата за уреждане на всички аспекти на междудържавните интереси в транспорта са и продължават да бъдат двустранните спогодби на Република България със заинтересованите страни в областта на железопътните, автомобилните, въздушните, морските и речните превози.

По силата на обществено-политическия интерес и на необходимостта от регламентиране на пазарните пространства и на условията за взаимен достъп до националните инфраструктурни мрежи, респ. водни и въздушни пространства, са сключени и генерални съглашения за комбиниран транспорт, за превоз на опасни товари, за моряшките паспорти и по редица други въпроси.

В изпълнение на положенията в основните документи на Международния съюз на железниците, на Дунавската комисия, на Международната организация по мореплаване, на Международния съюз по автомобилен транспорт, на Международната организация по гражданско въздухоплаване и др., нашата страна е поела и изпълнява ангажиментите си като равноправен участник в европейския и световен транспортен пазар.

Република България е встъпила в работни взаимоотношения с органите на Европейския съюз (ЕС) по подготовката и реализацията на конкретни действия за интегриране на националната транспортна система с аналогичните европейски структури както в институционален, така и в инфраструктурен експлоатационно-технически аспект.

От м. март 1994 година успешно работи Смесен подкомитет по транспорта България - Европейски съюз, учреден в изпълнение на положенията от Европейското споразумение за асоцииране (ЕСА) със задача да подпомогне решаването на основните задачи за интегрирането на Република България с Европейския съюз в областта на транспорта. С влизането в сила на горното споразумение от 1 февруари 1995 г., задачата за подготовката и изпълнението

на конкретните мерки, произтичащи от него и от решенията на Европейския съвет в периода след м. юни 1993 г. насам, става приоритет на българската държава и една от основните цели на нейната политика и практически програми за действие.

Утвърждава се тенденцията за провеждане на практически стъпки за реализацията на принципите на интегрирането на Република България в обединена Европа и на Европейското споразумение за асоцииране между Република България и Европейски съюз. По-конкретно, съгласно действащите нормативни актове, сред основните цели на държавната политика в областта на транспорта са привеждането на транспортните средства и инфраструктурата, както и начина на експлоатацията им в съответствие с международните стандарти и изисквания, а така също и гарантирането на ефективното участие на националния транспорт в изграждането и развитието на Общоевропейската транспортна и комуникационна система като условие за интегрирането на страната в европейската и световната икономика. В конкретния разрез на тези цели, основна функция на Министерството на транспорта на Република България е да разработва насоки и концепции за развитието на законодателството в областта на транспорта, като наред с това осигурява приложението на международните споразумения в областта на транспорта.

Сред непосредствено изпълняваните от Министерството на транспорта задачи са осигуряването на условия за участие на Република България в общоевропейски, регионални и двустранни проекти и международни програми за развитие, както и анализирани и разработване на програми за балансиране на интересите на транспортните предприятия и нуждите на населението и икономиката.

Подготвят се и се доразвиват редица проекти на закони, подзаконови актове и нормативни документи, чиито основни положения са в процес на преоценка за съответствие с пазарно-ориентираната икономика и на международните ангажменти на страната след 1990 г. Актуализира се цялостната законодателна програма в отрасъла, разработват се и основните приоритети за хармонизацията на транспортната нормативна база с директивите и разпоредбите, приети в Европейския съюз. За целта е осигурена финансова и експертна помощ от Европейския съюз и Правителството на Германия по включените в Националната програма PHARE за 1993/4 г. теми "Институционална помощ на Министерството на транспорта" и "Преструктуриране на българското законодателство в транспортния отрасъл и хармонизацията му с това на Европейския съюз".

На различни равнища се защитава внесената през 1993 г. програма от кратко-, средно- и дългосрочни проекти за развитие на транспортната инфраструктура на територията на Р България по основните коридори от взаимен интерес.

От друга страна, органите на Европейския съюз също издигат насрещни инициативи за рационализиране на хода на процеса на сближаване и присъединяване на асоциираните страни, включителни и на Република

България. По отношение на транспортния отрасъл, основната цел е нормативното уреждане на условията на предлагане на транспортните услуги. В тази връзка е даден мандат на Европейската комисия за подготовка и сключване на транспортни съглашения, на първо време за транзитните превози с автомобилен и въздушен транспорт, с отделни страни от Централна и Източна Европа (конкретно с Унгария, Румъния и България).

Ще се третира транспортният аспект на допускането до пазара и условията за предлагане на услуги в контекста на вътрешния пазар на Европейския съюз:

- свободно движение на стоки и работници;
- свободно предоставяне на услуги, свобода на установяване на фирмите и едноличните търговци в Общността;
- свободно движение на капитала.

По-конкретно, ще се разгледат и решат следните въпроси:

- общи правила за достъп до пазара на международните товарни и пътнически автомобилни превози, на речните превози и на жп транспорта;
- уреждане на каботажните превози с автомобилен транспорт;
- допускане до упражняване на професията на автомобилния оператор и на превозвача по вътрешните водни пътища;
- установяване на минимални задължителни стандарти за условията на труд в автомобилния, железопътния и речния (по вътрешните водни пътища) транспорт, които се признават за определящи по отношение условията за честна конкуренция, с отчитане аспектите на безопасността на движението по пътищата и на стандартизацията на процедурите и честотата на техническото освидетелстване на моторните превозни средства (МПС);
- развитие на транзитната инфраструктура по основните транспортни коридори от взаимен интерес, като с предимство ще се изграждат "липсващите връзки" между националните транспортни мрежи, ще се отстраняват "тесните места" на граничните преходи, а специфично за нашата страна - ще се изграждат обходни пътища около селищните системи.

1.2. Обща характеристика на политиките, възприети или разработвани в Европейския съюз

По отношение на степента на готовност, в Европейския съюз отделните подзадачи са били решавани поетапно в периода 1968 - 93 г. и към момента са доведени до различна степен на завършеност, както следва:

А. Наземен транспорт и превози по вътрешните водни пътища:

- *правила на конкуренцията:*

Работата на Общността е била съсредоточена върху сближаването на действащите национални нормативни актове по финансовите, техническите и

социалните аспекти с непряко влияние върху конкуренцията между фирмите-оператори в условията на постепенна либерализация на транспортния пазар;

- хармонизиране на законодателството:

По отношение на данъчното облагане - за договаряне на размера на частичното облагане с ДДС на течните горива; по отношение на социалната защита и придобивки в автомобилния транспорт - за задължително внедряване на пътните регистри, за регламентиране изискванията за упражняване на професията;

- техническа хармонизация:

Приет е общ регламент за максималните габаритни размери, общи тегла и осовите натоварвания на МПС; постигнат е напредък по общите норми за сроковете и процедурите при техническото освидетелстване на МПС; одобрена е директива за вътрешните правила при вътрешните водни превози;

- финансово участие на Държавата:

Отделя се особено внимание на бюджетното финансиране на железопътния транспорт - компенсациите за нерентабилни пътнически превози, условията за субсидиране на железопътните компании и уеднаквяването на финансовата отчетност и годишните баланси на същите; въвежда се европейско свидетелство за правоуправление на МПС; хармонизират се данъчните облагания и акцизите за моторните горива и върху пътните такси; регламентира се и директното отнасяне на данъчните постъпления от транспортните оператори към фондовете за поддържане и развитие на инфраструктурата на общините, в които постъпват данъците.

Трудностите при внедряването на последния принцип в страните от Общността довеждат до разработването на нов правилник, съгласно когото размерът на пътните такси се балансира между поемането на разходите за поддръжката на пътя вследствие трафика на тежките камиони, от една страна и възможността да се компенсират пътните такси за преминаване, изплащани от операторите на товарните автомобилни превози в другите страни, от друга. Противоречията във връзка с внедряването на това компромисно решение продължават - това се дължи главно на страните-членки, в които все още не са въведени такива пътни такси.

Европейският парламент е консолидирал позиция, съгласно която без хармонизиране на разходните фактори и на националните нормативни актове, ще бъде невъзможно да се отбележи напредък по пътя на либерализацията на транспорта;

- достъп до пазара и контрол на полезната товароносимост (капацитет):

Основните положения на единната транспортна политика на Общността по този комплексен проблем се отнасят до задължението за въвеждане и осигуряване на свобода в предоставянето на транспортните услуги.

В течение на близо 7 години са уеднаквявани нормативите за допускане до упражняване на професията на оператора на товарен автомобилен транспорт (професионални умения, кредитоспособност и др. п.), постигнато е взаимно признаване на дипломите и квалификационните удостоверения, въведени са правилата за експлоатация на комбинирания (жп/авто) транспорт.

В течение на още по-дълъг период от време са вземани решения за либерализиране на достъпа до пазара на товарните автомобилни превози и за отказ от размяната на квоти от разрешителни, заменяни от система лицензии на Общността, издавани въз основа на общ качествен критерий.

Същевременно се разработват и антикризисни механизми във връзка с достъпа до пазара на този вид транспортни услуги, включително и за разрешаване на каботаж при товарния автотранспорт - изключително противоречив въпрос, за който е потърсено компромисно решение.

По отношение на автобусните превози са въведени общи правила и мерки за либерализация. Подобно на случая с товарните автомобилни превози, в периода 1974-77 г. се търсят начини за уреждане на въпросите по допускането до упражняване на професия, по взаимното признаване на дипломите е удостоверенията.

До 1993 г. каботажните автобусни превози не са либерализирани напълно. В момента продължават да са в сила ограничения за трети лица (т.е. от страни, които не са членки на Европейския съюз);

По отношение на вътрешно-водния транспорт, със завършването на водната връзка между реките Дунав и Майн и с въвеждането в експлоатация на системата Рейн - Майн - Дунав и разпадането на СИВ, се осъществява преоценка на положенията съгласно Рейнската конвенция, позволяваща достъпа на кораби от Централна и Източна Европа по р. Рейн (по силата на придобитите права на бившата ГДР съгласно конвенцията).

Европейският парламент застъпва последователно необходимостта от либерализация и ускорено развитие на политиката на Общността за свободен общ транспортен пазар, на който политиката във връзка с разрешените обеми на превозите трябва да обслужва само регулирането на проявилите се пазарни тенденции, а не да изолира страните-членки една от друга или да влияе на конкуренцията между различните видове транспорт. В допълнение, Европейският парламент следва линията на координация на политиките по цените, обемите на услугите (респ. товарносимостта и уеднаквяването на ефекта от действието на факторите, определящи цените на същите);

- *тарифна политика:*

Поставените цели са обединени от принципа - въпросите на тарифите за услугите да са предмет на общата транспортна политика, за да се избягнат дискриминацията по признака “отправна страна и направление” и по отношение формата на съпътстващите тарифи, която би довела до смущения на общия стоков пазар, както и да се елиминира нечестната и рушителна конкуренция на самия транспортен пазар. В исторически план, основно внимание е било отделяно на действията, довели до постигане на търговска самостоятелност на железниците в управлението на цените за международния пътнически и колетен трафик.

Европейският парламент е на позицията, че транспортните тарифи могат да имат същия ефект, какъвто се получава от митническите тарифи, а така също, че общият транспортен пазар е немислим без съгласувана обща ценова политика в целия транспортен отрасъл;

- *инфраструктурна политика:*

Главните цели са постигане на сътрудничество не само в развитието и финансирането на транспортните мрежи, но и въвеждането на обща система за таксуване на правото за ползване на инфраструктурата. Развитието на интеграционните действия в периода от 1966 г. насам са довели до въвеждането на многогодишна законово скрепена база, позволила осъществяването на поредица от проекти като основа на интегрирания транспортен пазар.

Маастрихтският договор въвежда категорично отговорността на Общността за планирането и изграждането на трансевропейските транспортни и др. мрежи, като се подчертават по-конкретно следните задачи:

- разработване на Насоки относно целите, приоритетите и главните направления на предприеманите действия;

- осъществяване на всички действия, насочени към постигането на експлоатационната съвместимост на транспортните мрежи;

- предоставяне на финансова помощ за проекти в страните - членки (предпроектни икономически и технически проучвания, банкови гаранции по отпусканите кредити, лихвени отстъпки) и ползване за целта на новия кохезионен фонд на Общността.

Б. Въздушен транспорт:

- *правила на конкуренцията:*

Съществува необходимост от процедура за отчитане специалните характеристики на въздушния транспорт при прилагане на принципите на конкуренцията. Особеността тук е в традицията, създадена с комплекса

двустранни спогодби между отделните държави, с които са въведени ограничения върху конкуренцията.

В последно време Европейският парламент заема ясна позиция срещу идеята за провеждане в Европа на дерегулиране на въздушния транспортен подотрасъл подобно на това, въведено в САЩ. Като аргументи се сочат специфичните географски и икономически условия в Общността. Същевременно се подкрепят мерките за постигане на по-голяма гъвкавост и търговска свобода в дейността на авиокомпаниите с оглед повишаване на конкурентността и подобряване на предоставяните условия;

- достъп до пазара:

Основните цели на повишаване на гъвкавостта и конкурентността чрез разхлабване на съществуващите изкуствени ограничения, наложени върху капацитета на въздушните превозвачи и върху достъпа на последните до пазара, са определени въз основа на съображението, че по-голямото либерализиране на достъпа ще доведе до предлагане на подобрени услуги на обществото. Основополагащ момент в третия пакет наредби за въздушния транспорт в Общността от 1991-92 г. е предложението относно достъпа до пазара, съгласно принципите, по силата на които всички въздушни превозвачи имат свобода на достъп до всички маршрути между летищата в Общността и се премахват всички ограничения върху капацитета на самолетите. Същевременно, в пакета се предвижда либерализиране на каботаж до ограничението 50 % от капацитета на самолета, считано от 01.01.1997 г. Въвеждат се и хармонизирани условия при лицензирането на въздушните превозвачи на страните - членки, като необходимо предварително условие за свободния достъп на същите до трасетата между летищата в Общността.

По отношение на трети страни, Европейската комисия изготвя ревизирано предложение по процедурите за преговорите по въпросите на гражданското търговско въздухоплаване - достъп до вътрешния пазар на Общността, реципрочното право за достъп на трети страни и т. н.

Европейският парламент отделя голямо внимание на развитието на съществуващото законодателство за въздушния транспорт, тъй като големият потенциален ръст на европейския въздушен трафик, стартиран с процеса на либерализацията, издига отговорността на Общността за евентуалното снижение на равнището на безопасността на полетите за намалена гъвкавост на авиокомпаниите;

- тарифна политика:

Основна цел е поощряване на авиокомпаниите да управляват разходите, да повишават производителността и да предоставят ефективни услуги на привлекателни цени. Вземат се мерки за изягване на дъмпингови тарифи и за

въвеждане на механизъм за отчитане възраженията на страните - членки по размера на дадена базова тарифа.

Европейският парламент е на позицията за определящата роля на определящата роля на пазарните фактори при либерализацията на цените, с отчитане на дългосрочните разходи на авиокомпаниите и при категоричната забрана, като резерв за тяхното намаляване да се допуска занижение на стандартите за безопасност.

В. Морски транспорт

- правила на конкуренцията:

Основната идея на институционалното развитие в областта на морския транспорт е осигуряване достъпа до основните морски маршрути за всички оператори при предоставяне на най-добри услуги на потребителите. В периода 1985-6 г. Общността предприема действия за реализация на непротекционистична политика, насочена към защита на принципа за търговската свобода в международния морски транспорт.

Европейският парламент отстоява позициите за открита Общност, с Обща външна търговска политика и с отчитане тенденциите за последващо разширяване на Европейската общност;

- достъп до пазара:

Основната цел е да се приложи принципът за свободно движение на услугите в морския търговски подотрасъл на Общността така, че да се провежда ефективна политика за защита на продължаващото прилагане на принципите на свободната търговия в корабоплаването, с оглед заплахата от нелоялна конкуренция от страна на търговския флот на трети държави.

След продължителен дискуссионен период (1986-92 г.), транспортните министри на Общността приемат пакет от мерки за прогресивна либерализация по отношение разрешаването на морския каботаж, достъпа на морските оператори от страни извън Общността до обслужване на линиите между морските пристанища на страните - членки. Календарният график за либерализацията обхваща периода 1995-2004 г., като либерализацията на каботажа по принцип се отлага до края на века.

Съществен етап от работата по горния график е въвеждането и запълването на Морски регистър на Общността, EUROS, затруднени от противоречията около членството на екипажите и хармонизирането на социалните придобивки по отношение на този вид транспорт. Работата продължава и по минималните изисквания за морските съдове, предназначени за превоз на опасни и замърсяващи товари, а така също по безопасността на морските превози като цяло.

Европейският парламент поставя изискването за разширяване на кръга на горните предложения с такива други решаващи проблеми, като корабостроенето, морските пристанища, безопасността в морето, предпазване от замърсявания на околната среда, социалните аспекти на морския транспорт и спада на обема на превозите под флаговете на Общността;

- морски пристанища:

В течение на много години в Общността е преобладавало мнението, че политиката по отношение на морските пристанища е чисто проблем на морския транспортен подотрасъл изобщо, без да се държи достатъчно сметка за факта, че най-трудните за решаване проблеми на Европейската политика за морските пристанища се отнасят дорегулирането на наземния транспорт в района на пристанищата, т. е. на железниците, автотранспорта и вътрешно-водното корабоплаване.

Целта на институционалното развитие в тази област е прилагането на обща политика за пристанищата, която да създаде нова и по-лоялна база за конкуренция между пристанищата на Общността. Остротата на проблема е много голяма, такава политика още не е формулирана. В същото време се отбелязват случаи на дискриминация на наземния транспорт в района на пристанищата. В периода 1974-85 г. мъчително бавно се достига до идеята за създаване на коридори, в които транспортът до и от морските пристанища и техните прилежащи части от вътрешността, да претърпят либерализация. Тази идея обаче още не е осъществена на практика.

Европейският парламент очаква от органите на Общността изготвянето на такава обща политика за морските пристанища с аргумента, че без организирана конкуренция между пристанищата не може да има цялостна транспортна политика на Общността. Съгласно резолюциите на Парламента, тази трудност може да бъде преодоляна единствено, ако Общността успее да изготви обща политика за морските пристанища, която да отчете интересите на всички морски пристанища на Общността.

2. Документация (нормативни актове, международни договори, декларации и т.н.)

2.1. Нормативни актове за транспортния отрасъл в Република България

Документация (нормативни актове, международни договори, декларации и т.н.)

Нормативната база за управлението на транспортния отрасъл у нас с относителна постоянност (законови, кодекси, постановления и други подзаконови актове на Министерския съвет, а така също и наредби, съгласувани в Министерския съвет и утвърдени от министъра на транспорта), е дадена в **Приложение 1** на настоящия доклад.

2.1.1. Кратки бележки върху състоянието на нормативната база в момента

Предварителното мнение за състоянието на нормативната база за транспортния отрасъл в Р. България с оглед на пригодността ѝ за целите на обслужване на интеграционния процес е нееднозначно. Докато по отношение на железопътния транспорт с приемането на Закона за Българските държавни железници през тази година се направи решителен пробив за привеждане на принципите на управление и функциониране на железниците в съответствие с най-съвременните критерии на Световната банка и на изискванията на Международния съюз на железниците (тези принципи са отразени в Директива No. 91/440/ЕЕС, публикувана в OJL 237, 24.08.1991 г.), то законовата база за други транспортни дейности се нуждае от коренно преосмисляне. От друга страна, приложението на този закон тепърва ще подлежи на задълбочена оценка.

Законът за пътищата датира от 1969 г. с изменение от 1978 г.; независимо, че това е действащ закон, той всъщност почти не може да намери приложение. За автомобилния транспорт е в сила “Устав на автомобилния транспорт за общо ползване в НР България” от 1954 г. с изменения и последно допълнение от 1980 г. - т. е. за този основен вид транспорт няма закон, който да дефинира пазарните субекти и техните взаимоотношения в контекста на либерализацията по отношение на избора на превозвача от клиентите, лоялната конкуренция с останалите превозвачи и защитата на интересите на българските автомобилни оператори.

Законът за гражданското въздухоплаване е приет през 1972 г. с последно изменение от 1990 г. В сила е Конвенция за международното гражданско въздухоплаване от 1966 г., към която нашата страна се е присъединила през 1994 г. и чиито основни постановки по силата на чл. 5 от Конституцията имат пряко действие, като част от вътрешното законодателство - това предопределя нуждата от разработването на изцяло нова правна регламентация за

гражданската авиация. Липсва и закон за летищата - техният статут, организация, дейност и пр.

Ръководството на въздушното движение се регламентира с подзаконови нормативни актове, които не отговарят на съвременните изисквания за единно управление на въздушното движение във взаимодействие с една общеевропейска система. Наредбата за набирането и разходването на средствата по фонд "Развитие на системата за обслужване на въздушното движение" не третира корпоративното финансиране на националния въздушен превозвач, на съвместните задачи за контрол на въздушното пространство над Р. България съвместно с Министерството на отбраната и на ремонта и развитието на летищната инфраструктура. Допуснати са и размери на заплащане на труда и привилегии по стандарти, откъснати от общия пазар на работната сила в страната, което се дължи отчасти и на монопола на квалификацията на гражданските ръководители на въздушното движение, демонстриран силово в даден момент над Държавата.

В речното корабоплаване регламентацията е почти нулева - това е предвидено до възможната степен с Кодекса за търговското мореплаване. Спецификата на речното корабоплаване изисква отделна правна уредба, а не регламентация, изведена от други закони. Речните пристанища нямат собствена правна уредба, а европейският опит недвусмислено доказва техния потенциал в развитието на прилежащите населени места.

Отсъствието на Закон за пристанищата по принцип е голяма празнота в съвременното транспортно законодателство у нас, поради което редица дейности за регулиране на пазарните отношения между частния и държавния сектор на отделните транспортни подотрасли в района на пристанищата са уредени нормативно на ведомствено равнище.

Като цяло, положението с правното регламентиране на морския транспорт е по-добро. Действащият Кодекс на търговското мореплаване от 1970 г. с пет изменения, изработен от правнотехническа гледна точка на съвременно равнище, е напълно приложим и може да продължи да действа след въвеждане на необходими промени по същество.

Наред с горните конкретни проблеми стои и въпросът за публичната и частната сфера, за евентуалното оставане или въвеждане на монопол по силата на чл. 18 на Конституцията на Р. България. В този комплекс си взаимодействат такива въпроси като характерът на собствеността, действието на конкуренцията, нейната защита като тема на вътрешния пазар и предмет, приложим спрямо външните конкуренти. По-конкретно, лоялната конкуренция предполага както тарифи, съобразени с международните, така и структурирането на последните от гледна точка на присъщите и общите разходи за конкретната транспортна дейност. По отношение на общите разходи, следва да се обособят дяловете на приходите, които следва да се насочват към фондове за поддръжка и развитие на инфраструктурата, за възстановяване на пораженията върху околната среда и

другите външни разходи на държавния бюджет следствие на страничните неблагоприятни ефекти от тази дейност.

Болезнен проблем за страната е и вътрешноградският транспорт с правната му регламентация в условията на прехода към регулирано пазарно стопанство. Нормативната база за регулиране на отношенията между общините и основните категории оператори на вътрешния градски транспорт е в процес на развитие и се характеризира с известна доза субективизъм, което я прави атакуема и източник на противоречия между общинските и частните транспортни дружества.

2.1.2. Основни моменти на законодателната програма на Министерството на транспорта и препоръки за нейната конкретизация и доразвиване

В периода 1993 - 94 г. Министерството на транспорта е подготвило подробна законодателна програма, която на настоящия етап следва да претърпи развитие и известна преориентация в съответствие с ангажиментите, поети с подписването на Европейското споразумение за асоцииране с Европейския съюз. Конкретизацията на програмата трябва да отрази и такива елементи от главните цели и задачи на развитието на транспортния отрасъл за периода 1995 -98 г., като:

- повишаване на конкурентоспособността на транспортните дружества на вътрешния и международния транспортен пазар;
- оздравяване, развитие и модернизация на националната транспортна инфраструктура в съответствие с международните технически и екологически стандарти;
- хармонизация на националното транспортно законодателство с това на страните от Европейския съюз и създаване на предпоставки за поетапно интегриране на националната с общоевропейската транспортна система.

Конкретизацията на законодателната програма на Министерството на транспорта при така формулираните изходни постановки трябва да става с отчитане и задължителното спазване както на националните интереси в отрасъла, така и на международните ангажименти. От една страна, новата нормативна база трябва да позволи ускорена структурна реформа преди всичко в гражданската авиация като цяло и в пристанищата, а от друга - тази отговорна задача следва да се изпълнява съобразно насоките, давани от Смесения подкомитет по транспорта между България и Европейския съюз.

За осъществяване на дългосрочния проект "Преструктуриране на правната база в транспортния отрасъл и нейното хармонизиране с транспортното законодателство на ЕС" е потърсена техническа и финансова помощ от Европейската комисия и правителството на Германия. Предвижда се до средата на следващата година основните нормативни документи за всички сектори на

транспорта да бъдат хармонизирани със законодателството на ЕС. По-конкретно се предвижда, както следва:

- през 1995 г. - подготовка на проекти на закони за пътищата, за автомобилния транспорт, за развитие на търговското корабоплаване, за пристанищата, за изменение и допълнение на Кодекса на търговското мореплаване и за речното корабоплаване, за гражданското въздухоплаване (Кодекса на въздухоплаването);

- през 1996 г. - подготовка на проекти за закони за железопътния транспорт и за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата;

- ускорено разработване и внедряване на пакети от различни категории ведомствени нормативни актове за регламентиране на взаимоотношенията на транспортния пазар за отделните видове транспорт, както и с Държавата, в т. ч.:

а) за железопътния транспорт:

- изготвяне на проект на Правилник за прилагане на Закона за Българските държавни железници;

- план-договор между Държавата и НК "БДЖ";

- нормативна база за реструктуриране на дейностите в железопътния транспорт с оглед пазарната им преориентация и създаването на дружества, работещи на търговски принципи, както и на съвместни производствени предприятия за жп техника;

- организация на превозите на конкурентни начала;

- статут и организация на работата по второстепенните жп линии;

б) за автомобилния транспорт:

- наредби за автобусните превози в страната, за таксиметровите превози на пътници, за превоз на товари и пътници в международно съобщение, за превоз на опасни товари, за утвърдените транспортни и превозни документи, за професионалната квалификация на ръководители на транспортни предприятия и водачи на МПС, участващи в търговската експлоатация на автомобилния транспорт, за предпътните медицински прегледи на водачите на МПС, за предпътен преглед на МПС, за продължителността на работното време и почивките на водачите;

- тарифа за превоз на товари и пътници в международно и вътрешно съобщение;

в) за водния транспорт:

- нормативни документи за преобразуване на пристанищата в акционерни дружества;

- наредби за агентиране в българските морски и речни пристанища, за разпределение на възнаграждението при спасяване и оказване на помощ на море, за пилотската дейност в българските морски и речни пристанища;

г) за въздушния транспорт:

- привеждане на подзаконовите нормативни актове в съответствие с изискванията на международните договори за гражданско въздухоплаване, страна по които е и Р. България;

- нормативни документи за преобразуване на международните летища в акционерни дружества и за реструктуриране на авиокомпания "Балкан";

- актуализация на действащи наставления и сертификационни документи.

Освен тази тематика, за цялостното обхващане на проблемите на реструктурирането на транспорта, за ускоряването на приватизацията и за осигуряването на равнопоставеност на българските и чуждите превозвачи при вътрешните и международните превози, в Министерството на транспорта:

- ще се актуализират или подпишат нови двустранни спогодби (над 30 бр.) по отделните видове транспорт с конкретни страни от Европа и Азия;

- ще се подготвят предложения за присъединяване към или подписване на редица конкретни многостранни спогодби, разработвани в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН и на други международни организации.

2.2. Нормативни актове за транспортния отрасъл на Европейския съюз

А. Основни нормативни актове

2.2.1. Европейско споразумение за асоцииране между Европейските общности и техните страни-членки, от една страна, и Република България, от друга страна, в сила от 1 февруари 1995 г.:

Част IV - Раздел II, чл. 52 - 55; Раздел III, чл. 57 - 58;

Част V - Раздел II, чл. 64, чл. 66, чл. 68; Раздел III, чл. 69 - 71;

Част VI - чл. 72, чл. 74, чл. 76, Чл. 82;

Част VIII; Част IX - Чл. 109 - 110;

2.2.2. Договор за Европейския съюз, Маастрихт, 1992 г.

Б. Основни политически документи на Европейския съюз

2.2.3. Заключение на председателството, приети на срещата на Европейския съвет в Копенхаген, 21-22 юни 1993 г. - т.1, стр.5-6 ; т. 7, А (i)-(iv), Приложение II - i), iii) и iv);

2.2.4. Комюнике на Европейската комисия “Взаимоотношения с асоциираните страни на Централна и Източна Европа” - Работна група по сближаване на законите [Com (94) 391 final, Brussels, 16.09.1994) - I.3 c), II;

2.2.5. Заключение на председателството, приети на срещата на Европейския съвет в Корфу, 24-25 юни 1994 г. - Раздел I - т.3, Раздел II.D , Приложение I;

2.2.6. Заключение на председателството, приети на срещата на Европейския съвет в Есен, 9-10 декември 1994 г. - Раздел по икономическите въпроси, т. 4; Раздел по външните отношения на Европейския съюз - т. 1, Приложение II - е), Приложение III;

2.2.7. Доклад на Съвета пред Европейския съвет в Есен върху стратегията за подготовка за присъединяване на асоциираните страни от Централна и Източна Европа (Приложение IV на документа “Заключения на председателството, приети на срещата на Европейския съвет в Есен, 9-10 декември 1994 г. - Раздели II, V, VIII, IX, XI и XII;

2.2.8. Бяла книга - Подготовка на асоциираните страни от Централна и Източна Европа за интегриране във вътрешния пазар на Съюза. Брюксел, 28.04.1995 г.

В. Допълнителни материали на Европейския съюз и на общоевропейски форуми

2.2.9. Материали на Европейския Парламент и дейността на Европейския съюз - Генерална дирекция по изследванията, м. септември 1993 г.

2.2.10. Отношения с асоциираните страни от Централна и Източна Европа. Работен колектив по сближаване на законите (Последващи действия (COM (94) 391 финал, Брюксел, 16.09.1994 г.))

2.2.11. Документи на Втората общоевропейска конференция на министрите на транспорта, Крит, 15 март 1994 г;

2.2.12. Заключение на председателството, приети на специалното заседание “ад хок” на Съвещанието за сигурност и сътрудничество в Европа, състояло се във Виена на 31.01.-1.02.1994 г.

3. Същество на проблема

С влизането в сила на Европейското споразумение за асоцииране (ЕСА), с осигуряването на подходящи рамки за политически диалог, пред държавните органи на Република България и пред съответните органи на Европейския съюз се поставят следните задачи по отношение на транспорта:

- поетапно осигуряване на ефективно транспортно обслужване между България и Общността, като основна предпоставка на успешното създаване и функциониране на зоната за свободна търговия, чието създаване е една от главните цели на асоциирането;
- поетапно решаване на конкретните задачи, свързани с правата за достъп до и за ползване на транзитната транспортна инфраструктура, за установяването на транспортните юридически лица, за упражняване на професията на транспортен оператор, за извършване на каботажни превози и други мерки за насърчаване разширяването на търговията и хармоничните икономически взаимоотношения между страните, за стимулиране динамичното икономическо развитие и благоденствието на България;
- осъществяване на координирани съвместни инициативи за развитие на транзитната и наземната транспортна инфраструктура, чийто параметри да удовлетворяват стандартите за сигурността на движението, комфорта, безаварийността и ограничаване отрицателното въздействие върху природната среда, в постигане на друга главна цел на асоциирането - подкрепа на усилията на България за развитие на стопанството ѝ и за завършване прехода към пазарна икономика;
- постепенно да се създадат, в съответствие с пазарните механизми, взаимноприемливи законодателни, технико-експлоатационни и процедурни условия за възможно най-изгодното за транспортните оператори и за клиентите на транспортните услуги функциониране и регулиране на транспортен пазар, за целите на осигуряването на подходящи рамки за постепенното интегриране на България в Общността;
- настъпателно да се усъвършенства и обогатява работата на структурните звена по европейска интеграция в Министерството на транспорта, в тясна координация с Министерството на външните работи и органите на Правителствения комитет по европейска интеграция на Република България и техните работни взаимоотношения с Европейската комисия - Смесения подкомитет по транспорта, Генералните дирекции по транспорта и по външни икономически отношения, Работна група "Транспорт" на Г-24 и др. п., а така също Смесения комитет по асоциирането България - Европейски съюз и Съвета по асоцииране, за постигане на още една от целите на асоциирането - да се създадат институции, които да направят асоциирането ефективно.

Съгласно Общите принципи на ЕСА, асоциирането включва преходен период с максимална продължителност от 10 години, разделен на два последователни етапа от по 5 години, като първият от тях вече тече, считано от 1.02.1995 г. В течение на последните 12 месеца на първия етап предстои да се вземе решение, дали да се премине към втория етап на асоциирането. За успешното осъществяване на асоциирането и встъпването в Европейския съюз, е необходимо да се реализира от

компетентните държавни органи на Република България, в координация с Европейската комисия, система от редица практически стъпки с оглед на:

- цялостно обхващане на проблемите в областта на интеграцията в транспорта, от гледна точка на поетите от държавата ангажименти пред Европейския съюз, които следва да се решат поетапно;
- препотвърждаване и отстояване по подходящ начин на националните интереси в транспорта - пазарно присъствие, дългосрочен икономически интерес в привличането на потоците транзитни превози, реализация на предимствата на ключовото географско местоположение на страната и т.н.
- доизграждане и ускоряване функционирането на механизма за координация и изпълнение на задълженията ни в областта на транспорта по ЕСА с оглед постигането на пълноправно членство в Европейския съюз, какъвто механизъм е предвиден с Постановление No. 66 на Министерския съвет от 22 март 1995 г. и допълнението с ПМС No. 97 от 8 май 1995 г.;

За цялостното обхващане на проблемите в областта на интеграцията в транспорта, от гледна точка на поетите от държавата ангажименти пред Европейския съюз, е целесъобразно да се направи систематично изложение на подцелите така, както са фиксирани в ЕСА:

- (i) редовният политически диалог съпътства и затвърждава сближаването между Общността и България, като подкрепя протичащите у нас политическите и икономическите промени и допринася за установяване на нови отношения на солидарност и нови форми на сътрудничество - Част I "Политически диалог", Чл. 2 - 5.

Осигурените до момента рамки са достатъчни за активна и системна работа за постигането на останалите цели, поставени със Споразумението по отношение на интеграцията в областта на транспорта. Още от м. декември 1993 г. се установява практиката, министърът на транспорта на Република България да бъде канен на срещи по време на редовни заседания на Транспортния съвет на Общността, заедно с министрите на транспорта на Полша, Румъния, Словашката република, Унгария и Чешката република. през м. март 1994 г. започна работа Смесения подкомитет по транспорта между България и Европейския съюз, преминава се постепенно към преки работни взаимоотношения между генералните дирекции на Европейската комисия и Министерството на транспорта.

- б) създаване и функциониране на зоната за свободна търговия

- (i) трябва да се предложат мерки за решаване на проблемите, произтичащи от Чл. 52 (1) на ЕСА.

Съгласно последния, разпоредбите на Част IV "Движение на работници. Установяване. Предоставяне на услуги", Раздел II "Установяване" - не се отнасят за услуги, свързани с въздушния транспорт, транспорта във вътрешни води и морския каботаж.

Същевременно, с ал. (2) на същия член се дава право на Съвета за асоцииране да направи препоръки за подобряване установяването и дейността в посочените по-горе области;

(ii) по отношение на транспорта, с Чл. 57 на същата част на ЕСА - Раздел III “Предоставяне на услуги между Общността и България” - се въвеждат особени условия, които регламентират частично този клас пазарни взаимоотношения за отделните видове транспорт.

По отношение на международния морски транспорт, двете страни по договора препотвърждават готовността си да следват и прилагат принципите на неограничен достъп до пазара и транспортирането на търговска основа съгласно Чл. 57 (1) и (2).

От друга страна, с разпоредбата на Чл. 57 (3) се поставя задачата за уреждане на условията за взаимен пазарен достъп във въздушния и сухопътния транспорт чрез специални транспортни споразумения между България и Общността.

В изпълнение на Чл. 57 (5), през двата етапа на преходния период България трябва прогресивно да приспособява своето законодателство, включително административни, технически и други подзаконови нормативни актове, към законодателството на Общността.

Тук съществува уговорката относно критериите, по които следва да се преценява пригодността на конкретните нормативни актове на Общността да послужат за еталон при това приспособяване - само дотолкова, доколкото те са в съответствие с целите на либерализацията и взаимния достъп до пазарите на страните по ЕСА и улесняват движението на пътници и стоки.

С Чл. 57 (6) на Съвета за асоцииране се възлага да обсъжда начини за създаване на условия, необходими за подобряване свободата да се предоставят въздушни и сухопътни транспортни услуги.

(iii) трябва да се преценят възможните позиции на нашата страна във връзка с разработването на правила за прилагане на Чл. 64 (1) и (2) от Част V “Плащания. Капиталови операции. Конкуренция и други икономически разпоредби, сближаване на законодателствата” на ЕСА по отношение конкуренцията на подпомаганите от държавата транспортни дружества и компании с преобладаващо държавно участие.

В изпълнение на Чл. 64 (3) на ЕСА, Съветът за асоцииране трябва да приеме през първите 3 години от влизането на Споразумението в сила необходимите правила за прилагане на разпоредбите на Чл. 64 (1) и (2), като бъдат отчетени и интересите на Република България по отношение на национални превозвачи, които не се предвижда да останат без бюджетно подпомагане.

Държавните субсидии за такива български транспортни фирми, които по правило имат големи финансови задължения към Държавния бюджет или имат необслужвани от 2-3 години кредитни задължения към държавни и частни банки, по силата на разпоредбите на Чл. 64 (4/a/), в течение на първия етап на асоциирането подлежат на разглеждане и оценка от Съвета по асоцииране.

в) насърчаване разширяването на търговията и хармоничните икономически взаимоотношения между страните, за стимулиране динамичното икономическо развитие и благоденствието на България

(i) предвид на взаимнопризнатия интерес към развитието на транспортната инфраструктура като приоритет, финансовата помощ от страна на Общността ще бъде оценявана в светлината на нуждите, които възникват и с отчитане на способността на българската икономика да усвои средствата и способността ѝ да изплаща заемите (Чл. 103-104 на ЕСА);

Република България има изключителен интерес за постигане на пълно признаване на издигнатите приоритети за развитие на транспортната инфраструктура на страната, която представлява интегрални компоненти на транзитните участъци от трансевропейските мрежи по основните транспортни коридори. Тези приоритетни проекти, обхванати и следователно потвърдени от решенията на Втората общоевропейска конференция на министрите на транспорта, състояла се през м. март 1994 г. на о. Крит, са представени официално и пред органите на Г-24 за отчитане и обработка в съответствие с процедурите на международните финансови институции и Европейската комисия като основен донор по Програма “ФАР”.

В Приложение 2 към настоящия доклад са отразени съществени моменти от работата на международните организации и работните органи на Европейската комисия и Работна група “Транспорт на Г-24 по въпроса. Представена е и подробна справка за осъществените проучвания, финансирани от донори към Г-24, за реструктуриране на транспортния отрасъл у нас. Цитирани са и основните проекти за развитие на националната ни транспортна инфраструктура, както и принципни положения от процедурата за вземане на решения по доказване приоритетността на проектите съобразно издигнатите критерии за подбора на същите за предимствено финансиране;

(ii) предвижда се проучването на съвместен подход и предприемането на съвместни действия за развитието на региони, намиращи се на границата на България с Общността (Чл. 88 (2) на ЕСА).

В областта на регионалното развитие особен интерес представлява транспортната инфраструктура на граничните преходи и цялостното подобряване на транзитните транспортни комуникации между България и Гърция.

(iii) в комплекса от политика и други мерки, насочен към социалното и икономическото развитие на България и основан на принципа на устойчивото развитие, във връзка с транспортния отрасъл трябва още в самото начало да се отчитат и съображенията за защита на околната среда Общите мерки трябва безусловно да отразяват изискванията за хармонично социално развитие на страната - Чл. 72 (2) на Раздел VI “Икономическо сътрудничество” на Част V на ЕСА.

При усъвършенстване на регламента на пазарните отношения на българския транспортен пазар и в контекста на развитието на транспортната инфраструктура на страната, с предимство да се отчитат екологичните аспекти на транспортната инфраструктура, въздействието на отделните видове транспорт върху околната среда и да се въведат нормативно икономически регулатори за балансирано динамично развитие на отрасъла;

г) подкрепя на усилията на България за развитие на стопанството ѝ и за завършване прехода към пазарна икономика

(i) икономическото сътрудничество между Общността и България следва да се съсредоточи в частност върху политика и мерки, свързани с транспорта - Чл. 72 (3) на ЕСА.

Задачите в тази област покриват широк спектър от дейности, които се развиват детайлно в отделните целеви направления на интеграционния процес. Подчертава се ролята на сътрудничеството в областта на транспорта за България при постигането на преструктуриране и модернизация, премахване на административни и други препятствия за подобряване на превозите на пътници и товари и на достъпа до транспортния пазар, облекчаване транзита от Общността през България чрез шосеен, железопътен, вътрешен воден и комбиниран транспорт, както и за постигането на функционални стандарти, сравними с тези в Общността - Чл. 82 (1);

(ii) сътрудничеството в транспорта ще включва като приоритетна област и насърчаването на съвместни технически и изследователски програми, съгласно Чл. 82 (3);

(iii) за подкрепа на активната работа по сближаване на съществуващото и бъдещо законодателство на България с Общността, Европейският съюз ще предостави на България широкообхватна техническа помощ, съгл. Чл. 71 на ЕСА;

Задължението, поето от Общността, включва обмяна на експерти, предоставяне на своевременна информация за транспортната законодателство, включително и организиране на семинари, обучение и финансова помощ за превеждане на законодателството в транспортния отрасъл.

д) осигуряване на подходящи рамки за постепенното интегриране на България в Общността, като за целта, в съответствие с пазарните механизми, ще бъдат изработени нови правила, политика и действия и България ще работи за изпълнение на необходимите изисквания в това отношение

(I) В изпълнение на разпоредбите на Раздел III “Сближаване на законодателствата”, България поема задължението да положи всички усилия за осигуряване постепенното съответствие на своето законодателство с това на Общността (Чл. 69), в частност и в областта на транспорта (Чл. 70 и Чл. 82).

(II) Особен интерес за нашата страна представлява заявената готовност за предимствено стимулиране на сътрудничеството между страните от Централна и Източна Европа, с оглед хармоничното развитие на региона - Чл.72 (4).

е) да се създадат институции, които да направят асоциирането ефективно

(i) всички важни въпроси по транспорта в рамките на ЕСА, както и всякакви други двустранни или международни въпроси от взаимен интерес в областта на транспорта, по силата и във връзка с Чл. 105-110 на част IX “Институционни, общи и заключителни разпоредби” на Споразумението могат да бъдат отнасяни до специализиран работен орган (Чл. 109 (2));

Поради тясната професионална тематика, като такъв орган се явява Смесения подкомитет по транспорта между България и Европейския съюз.

В началото на 1995 г. е утвърден статут на Смесен подкомитет по транспорта между България и Европейския съюз, създаден през м. март 1994 г. в изпълнение на Временното споразумение по митата и търговията и свързаните с тях въпроси.

Основните въпроси, които подлежат на разглеждане в Подкомитета, са транспортната политика и развитието на транспортната инфраструктура в съответствие с ЕСА. Особено място се отделя и на транзитната инфраструктура, развитието и експлоатацията на транспортния отрасъл, предлагането на транспортни услуги, цялостното сътрудничество в транспортната област.

В примерния списък на темите, които ще се разглеждат в Подкомитета, са включени привеждането на българското законодателство, включително административните, технически и други наредби към тези на законодателството на ЕС в областта на транспорта и изготвянето на работна програма.

В работната програма ще бъде включено и разглеждането на следните теми:

- хармонизация на наредбите и правилниците, отнасящи се до достъпа на професията превозвач и лицензирането на предприятията, социалните условия, условията на безопасността и околната среда, отстраняването на пречки от административно и техническо естество;
- условията на съвместен достъп до пазара, що се отнася до осигуряването на транспортни услуги за вътрешния и въздушен транспорт между ЕС и България. Същите ще бъдат предмет на специални транспортни съглашения между двете Страни;
- учредяване на последователна транспортна политика, съответстваща на транспортната политика на Общността;
- развитие и модернизация на главните маршрути от по основните коридори на трансевропейските мрежи, вътрешните водни пътища, железопътната инфраструктура и инфраструктурата на пристанищата и летищата.

Ще бъде отразен консенсусът, постигнат на Втората Пан-Европейска транспортна конференция и ще се продължи работата по даване на приоритет на отделните проекти в съответствие със съгласуваните критерии. Ще бъде разгледана възможността за финансова подкрепа от страна на ЕС на програмата за развитие на инфраструктурата в България и премахването на задръстванията в зоните на граничните пунктове. Ще се потърси най-ефективен начин за използване на съществуващите и бъдещи финансови инструменти (Програма "ФАР", схемата за съвместно финансиране одобрена на Заседанието на Европейския съвет в Копенхаген през м. юни 1993 г., и други схеми), отнасящи се до финансирането на транспортната инфраструктура:

- подобряване на техническото оборудване в съответствие със стандартите на ЕС, трансфер на технологии при приемливи условия, оказване на техническа помощ, обмен на информация (Клауза 82);
- други важни текущи въпроси, по преценка на Смесения комитет по асоцииране България - Европейски съюз и на Подкомитета по транспорта към него.

3.1. От гледна точка на поетите от Република България ангажименти и на поставяните към страната изисквания във връзка с пълноправното членство

Проблемът е в намирането на фокуса на адекватните действия, които да се насочат предимно в сферата на транспортната политика, транспортното законодателство и постепенното обхващане на политическо и стопанско равнище на формирация се либерализиран транспортен пазар у нас. Съществен елемент от този комплексен проблем е и подобряването и развитието на транспортната инфраструктура на Република България.

Особено внимание трябва да се отдели на бързото организационно укрепване на Министерството на транспорта за решаване на приоритетната задача за институционално развитие във връзка с експлоатацията в транспортния отрасъл в пазарни условия.

Етапността на работата по изпълнението на условията за пълно членство, съгласно ЕСА, предполага още през текущите първи две години на I етап да се осигури изпълнението на юридическите предпоставки за встъпване във вътрешния пазар на Общността на максимално ясна правна основа, като се сключат транзитни транспортни съглашения по автомобилен и въздушен транспорт, като първи етап на бъдещо транспортно споразумение.

Целесъобразно е Министерството на транспорта и Министерството на външните работи да преценят позиция на страната във връзка с предложението на Европейската комисия по този въпрос. Фактът, че за сключване на договори за транзитните превози Комисията предвижда да се водят преговори поотделно с Унгария, Румъния и нашата страна, показва, че се между другото се цели и облекчаване на условията за транспортните комуникации на централните райони на Общността с Гърция. Логично е да се проучи, дали е възможно в определена степен да се премине към водене на преговорите в пакет, т. е. едновременно и заедно между всички заинтересовани страни - особено по отношение на международните товарни автомобилни превози, където нашата страна е изложена на мерки, в които могат да се обособят и протекционистични действия в ущърб на българските автомобилни превозвачи.

3.2. От гледна точка на договорно оформените наши права и защитата на нашите интереси

В национален мащаб политиката в областта на транспортната инфраструктура е формулирана от Министерството на транспорта и утвърдена в Правителството като комплекс от непосредствени задачи и дългосрочни приоритети.

Непосредствените задачи произтичат от необходимостта за оздравяване на инфраструктурата на пътищата, железниците, летищата и пристанищата, за да се достигнат и задържат с нужната степен на гаранция и сигурност параметрите на експлоатационна безопасност и проектната производителност. Същевременно се отчитат и изискванията на транспортния пазар, където е налице съществена преориентация на традиционните трафични потоци.

В тази връзка, постигнатото признание и висока оценка на пакета от предложения за развитие на алтернативни транспортни и други комуникационни инфраструктурни

мрежи, насочени към облекчаване на негативните последици за страната ни от санкциите, наложени от Съвета за сигурност на СРЮ (Сърбия и Черна гора), трябва да бъде използвано докрай като политическо средство за отстояване на националните интереси. Както е известно, в това отношение ключов момент бе специалното заседание “ад хок” във Виена, проведено в началото на 1994 г. в рамките на Съвещанието за сигурност и сътрудничество в Европа (СССЕ) с участието и на Съвета на Европа, Европейската комисия и Г-24.

Допълнителен аргумент, който може да бъде използван в преговорите за сключване на транзитни съглашения с Европейския съюз по автомобилен транспорт, е непригодността на транзитната пътна инфраструктура да поеме товарния автомобилен трафик, отклонен вследствие на югосанкциите. Като възможна мярка за преодоляване на това положение, може да се разработи пакет краткосрочни малки проекти за повишаване на пропускателната способност на вътрешните транспортни мрежи чрез отклонение на транзитния трафик, преминаващ през местата с концентрация на населението, като същевременно се реализират минимални мерки за намаляване вредното въздействие на автомобилните превозни средства върху околната среда.

Дългосрочните приоритети се отнасят до крупни инфраструктурни проекти от международно значение. Тяхната роля следва да бъде в улесняването на международната търговия на принципа на минималната добавена стойност към пазарната цена на доставената стока. Същевременно с тях трябва да се постигне алтернативност на пътищата в основните транспортни коридори, за да се приложи на практика пазарния принцип за свободен достъп до отделните национални транспортни инфраструктури.

Политиката на Република България в тази област е основана на принципа за интегриране на националната транспортна инфраструктура с общата транспортна инфраструктура на европейските страни в контекста на приоритетите на Европейската общност в транспортната област.

Необходимо е да се продължи работата за утвърждаването на проектите и за привличане на Международните финансови институции и частни чуждестранни и български инвеститори. Източниците на финансиране могат да бъдат заинтересовани, само ако се спазват обичайните процедури за възлагане на поръчки, приети от международната общност и финансовите институции. В тази връзка, за гарантиране на потенциалния инвеститорски интерес е необходимо да се либерализира юридическата база във връзка с отдаването под аренда на конкретни транспортни инфраструктурни обекти и прилежащата им земя.

От друга страна, с изключително внимание и с ангажиране на мултидисциплинарни екипи следва да се проведе работата по преработването и усъвършенстването на нормативната база за транспорта, с цел да се постигне поетия ангажимент за хармонизиране на законодателството ни с това на Европейския съюз. Основни ориентири в това отношение следва да са:

- запазване на пазарните позиции на нашите превозвачи;
- прилагане на принципа на реципрочитета;

- предвиждане на косвени действия на конкуренцията;
- своевременна подготовка и материално обезпечаване на техническата пригодност и съответствието на транспортните превозни средства на програмирани норми (емисии, шум, други вредности, теглови и габаритни ограничения и т. н.);
- адаптиране на условията за труд и регламентите, свързани с това, за избягване на действия, основани на обвинения в нелоялна конкуренция на чуждите транспортни пазари;

4. Прогноза за развитието на проблема

Основен фактор на успеха на политиката за осъществяване на пълното членство на Република България в Европейския съюз е наличието на безусловен консенсус. Такъв вече се демонстрира в продължение на 2-3 години от всички структури на българската държавност и от преобладаващата част на населението у нас. Налице е предпочитание и решителност в полза на осъществяването на всеобхватна подготовка за интегриране в Обединения европейски пазар чрез структурно и технологично рационализиране на производството, проникване и настаняване на международните пазари и конкурентно присъствие на българските стоки и услуги, включително и транспортни такива на тях.

Особено внимание изисква създаването на подходящи условия за реинвестиране на работещия чужд капитал у нас и на законовото уреждане на практически безсрочното предоставяне на земята за ползване от чуждестранни лица - важна предпоставка за реализацията на инвестиционните проекти на транспортната инфраструктура. Развитието на отделните видове транспорт, направлявано от действието на пазарните сили у нас и в международен план, следва да бъде съобразявано с действащите и програмираните в бъдещето екологични норми и съпътствано с прилагането на принципа на “интернализация на външните разходи” на обществото, т.е. присъщите разходи за компенсиране и неутрализиране на щетите от конкретната транспортна дейност върху окръжаващата среда, хората и държавния бюджет като цяло да се поемат от транспортните оператори, предимно на товарния автомобилен транспорт.

Положителното развитие на проблема зависи от ангажираността на държавните органи, основно на Министерството на транспорта, с проблематиката и от способността да се утвърди работен екип от експерти в областта на транспортното законодателство.

5. Предложения за решаването на проблемите

5.1. Мерки

За осигуряване на системност в работата, за обосноваване на необходимите финансови средства и техните източници, както и за целите на контрола, от отговорните държавни институти трябва да бъде съставена разгърната Работна програма за изпълнение на поетите ангажменти и на поставяните към страната изисквания в областта на транспорта във връзка с пълноправното членство, в която, съобразно с двата етапа на асоциирането, следва да бъдат отразени:

- основните задачи, произтичащи от задълженията на българската страна по Европейския договор за асоцииране;
- детайлизираните видове работи по горните задачи;
- сроковете за изпълнение;
- необходимите средства и източниците на финансиране;
- отговорните изпълнители;
- равнището на наблюдение;
- формата на представяне на отчитаните резултати.

В министерството на транспорта да се отдели бюджет, подкрепен със средства на Програма “ФАР” и от други донори от Г-24, да се организира структурно звено с целево назначени експерти по Европейска интеграция и да се поканят постоянни експерти по линията на Европейската комисия за подпомагане на работата по всички основни въпроси.

Да се разработи конкретна програма за ресурсно осигуряване на дейностите по интеграцията в областта на транспорта, в изпълнение на ПМС No. 66 от 22 март 1995 г. Отговорник за изпълнението на програмата да бъде съответният ресорен зам. министър на транспорта, член на Координационната комисия по европейска интеграция.

В Програмата, раздел “Транспорт”, да се прецени включването на следните задачи:

а) хармонизиране на нормативната база в транспортния отрасъл на Република България и на другите закони и административни и технически нормативни актове, касаещи транспорта, със съществуващото законодателство на ЕС в областта на транспорта, като се предвидят следните теми:

- привеждане в съответствие на наредбите и правилниците, отнасящи се до придобиването на професионални права на превозвача и лицензирането на предприятията;
- условията по отношение на социалната защита и среда, безопасността и околната среда;
- отстраняване на пречки от административно и техническо естество;

б) разработване на условия за регламентиране на взаимния достъп до пазара при предоставянето на транспортни услуги между ЕС и Република България по отношение на наземния и въздушния транспорт.

По конкретно, мерките в тази област предвиждат подготовка и сключване на специални транспортни съглашения в кратък срок (от около 2 години), на първо време - за транзитните превози, които трябва да бъдат договорени между Република България и Европейския съюз в лицето на Европейската комисия, Генерална дирекция по транспорта. Тук се предвиждат две направления на работа:

- подготовка на хармонизирана нормативна база за транзитни автомобилни превози на пътници и товари;
- подготовка на хармонизирана нормативна база за въздушния транспорт с гражданска авиация.

Примерното съдържание на предмета на работа в двете области е дадено съответно в Приложение 3 и Приложение 4.

в) формулиране на съдържателна транспортна политика, съвместима с транспортната политика на ЕС;

г) да продължи работата по уточняване на приоритетите за международно финансиране на проектите съгласно съгласуваните критерии и възможностите на националния бюджет за обслужване на външните кредити и за съфинансиране.

д) да се постигне финансов принос Европейския съюз при реализацията на програмата за развитие на транспортната инфраструктура на Република България;

е) с предимство да се продължи работата осигуряване на безвъзмездно финансиране на краткосрочните инфраструктурни проекти за премахването на "тесните места" в районите на граничните преходи и за изграждане на обходни пътища край населените места.

Да се работи последователно и настъпателно за използване на съществуващите и бъдещи финансови инструменти като ФАР, схемите за съвместно финансиране съгласно решенията, приети в Копенхаген и да се търсят и

внедряват други подходящи действия във връзка с финансирането на транспортната инфраструктура.

ж) постепенно усъвършенстване и подмяна на парковете от транспортни средства, за осигуряване на съответствието на същите със стандартите на ЕС, като се осъществява трансфер на технологии при приемливи условия, осигуряване на техническа помощ, обмен на информация и др. п.

5.2. Изпълнител - ведомство/институция

Министерство на транспорта

5.3. Срокове

В съответствие със сроковете, които могат да се определят, след допълнителен анализ и оценка на конкретните подпроблеми от Министерството на транспорта, съобразно извършения в гл. 3 а) - е) анализ на задълженията, които произтичат от ЕСА за Република България, от една страна и за Съвета по асоцииране на Европейския съюз, от друга.

Сроковете трябва да бъдат обосновани и определени с отрасловата програма за интеграция в областта на транспорта и да бъдат одобрени от Правителствения комитет по европейска интеграция, създаден в изпълнение на ПМС No. 66 / 22.03.1995 г.

5.4. Организационни и структурни мерки

5.4.1. Структурни изменения в изпълнителната власт

В съответствие с решенията, приети по съответния ред по предложение на Правителствения комитет по европейска интеграция.

5.4.2. Кадрово осигуряване

Министерството на транспорта, при разработването на целия комплекс от задачи, безусловно ще прецени, дали е целесъобразно създаването на отделно структурно звено по Европейска интеграция в неговия състав. Очевидния характер на материята, която следва да се обработи детайлно, изисква изключителна юридическа компетентност по международните транспортни проблеми. Съставът на колектива следва да бъде интердисциплинарен, за да се обхване и връзката на конкретните транспортни въпроси с общата правна рамка на решаването им. Следователно, в работния колектив може да се привлекат и външни на Министерството изследователски институти, висши учебни заведения и далеч не накрая - предприемачески асоциации и индивидуални експерти, включително и представители на частни транспортни дружества, които оперират на международния транспортен пазар.

Колективите по отделните подзадачи трябва да бъдат под непосредственото ръководство на ресорните управления на Министерството на транспорта и да работят въз основа на конкретни договори с определения за ръководител на комплексната задача заместник - министър на транспорта.

Изпълнителите на отделните подзадачи трябва да бъдат фиксирани като съизпълнители и в отделната подотраслева програма за транспорта, която да се предлага за одобрение от Правителствения комитет по европейска интеграция.

Подобно издигане на равнището на контрол и отчетност е необходимо, за да се гарантира високото качество и изпълнение на сроковете на Програмата.

5.5. Финансово обезпечение

Националното равнище на приоритетната задача за постигането на пълно членство в Европейския съюз изисква средствата за реализация на горната програма да се определят на базата на финансовите планове на отделните подпрограми и задачи.

Източниците за финансиране следва да се определят по предложение на Министерството на транспорта и в съответствие с решение по въпроса на Правителствения комитет по европейска интеграция.

На този етап е невъзможно да се направи предварителна оценка на размера на необходимите средства. Последните могат да се осигурят от няколко източника на финансиране: както от средствата, заделени за бюджетната издръжка на Министерството на транспорта и отделните транспортни подотрасли съгласно Закона за държавния бюджет, така и от Националната програма "ФАР" и с подкрепата на правителствата на страни, членки на Европейския съюз.

Възможно е също така и да се потърси съдействието на предприемаческите транспортни организации - Асоциацията на частните български предприемачи за международен автомобилен транспорт (АЕБТРИ), на укрепнали спедиторски търговски дружества и др. п., в които осезаемо се чувства икономическата необходимост от регламентиране на конкурентния транспортен пазар в страната и в чужбина с цел защита на собствените им икономически интереси.

София, 23.08.1995 г.

Приложение 1 - Документация (нормативни актове, международни договори, декларации и т.н.) - Нормативни актове за транспортния отрасъл в Р. България

2.1. Нормативни актове за транспортния отрасъл в Република България

2.1.1. Нормативни актове с общ характер

- 1) Постановление No. 49 на Министерския съвет от 26 март 1992 г. за определяне на основните функции и задачи на Министерството на транспорта (ДВ, бр. 27/02.04.1992 г. с посл. изм. 24.02.1995 г.)
- 2) Постановление No. 252 на Министерския съвет от 07 ноември 1994 г. за образуване на Управление "Пътни такси и разрешителни" като юридическо лице на бюджетна издръжка към Главното управление на пътищата (ДВ, бр. 95 от 18.11.1994 г. с посл. изм. от 27.01.1995 г.)
- 3) Постановление No. 109 на Министерския съвет от 15 юни 1994 г. за откриване на извънбюджетна приходно-разходна сметка към Министерството на транспорта (ДВ, бр. 51 от 24.06.1994 г.)
- 4) Наредба No. 20 за оперативно заявяване на товарите за превоз (ДВ, бр. 61 от 03.08.1982 г.)
- 5) Наредба No. 4 за разработване и утвърждаване на транспортни технологии за товарите, подлежащи на пригаждане към механизирани обработка (ДВ, бр. 67 от 30.08.1988 г.)
- 6) Правилник за складово-експедиционната дейност на пристанищата (утвърден с ПМС No. 229 от 25.06.1955 г., Изв., бр. 53 от 01.07.1955 г., с посл. изм. от 1980 г.)
- 7) Наредба No. 2 за механизация и автоматизация на товаро-разтоварната и складовата дейност (ДВ, бр. 52 от 29.06.1976 г.)
- 8) Постановление No. 316 на Министерския съвет от 23.12.1994 г. за определяне на таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта (ДВ, бр. 2 от 06.01.1995 г.)
- 9) Тарифа No. 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта (одобрено с ПМС No. 316 от 23.12.1994 г., ДВ, бр. 2 от 06.01.1995 г. с попр. от 7.03.1995 г.)

10) Инструкция No. 1 за прилагане на Тарифа No. 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, одобрена с ПМС No. 178 от 1991 г. (ДВ, бр. 16 от 22.02.1994 г.)

11) Заповед No. 110 от 30.11.1979 г. на Държавния комитет за планиране - Главно управление на цените за заплащане на тарифни цени и цени за обработка (ДВ, бр. 55 от 15.07.1980 г. с посл. изм. от 1982 г.)

12) Постановление No. 10 на Министерски съвет от 24.02.1977 г. за нова тарифна политика за пътническите превози (ДВ, бр. 50 от 28.06.1977 г. с изм. и посл. доп. от 1984 г.)

13) Указ за безплатните и кредитните пътувания по превозните средства на Управлението на Българските държавни железници и Управлението на водния транспорт (ДВ, бр. 100 от 28.04.1950 г. с изм. и доп. от 1966 г.)

14) Правилник за пътуване с намаление на учащи се с превозни средства на Управлението на железниците и Управлението на водния транспорт във вътрешно съобщение (Изв., бр. 34 от 29.04.1958 г. с посл. изм. от 1959 г.)

15) Постановление No. 7 на Министерски съвет от 08.02.1977 г. за безплатно пътуване по железопътния и водния транспорт на някои категории инвалиди и на участници в Отечествената война (ДВ, бр. 15 от 22.02.1977 г. с доп. и посл. изм. от 1988 г.)

16) Постановление No. 66 на Министерския съвет от 15.04.1991 г. за определяне на минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани (ДВ, бр. 33 от 26.04.1991 г.)

17) Постановление No. 96 на Министерския съвет от 29 май 1991 г. за създаване на условия за осигуряване на транспортното обслужване на населението с вътрешноградски пътнически превози (ДВ, бр. 45 от 07.06.1991 г.)

18) Постановление No. 40 на Министерския съвет от 11 март 1992 г. за създаване на условия за осигуряване транспортното обслужване на населението с вътрешноградски и някои междуселищни пътнически превози (ДВ, бр. 23 от 19.03.1992 г.)

19) Инструкция по превоза на болните от заразни болести с държавни и обществени превозни средства (Изв., бр. 43 от 20.05.1952 г.)

20) Закон за пътищата (ДВ, бр. 93 от 2.12.1969 г. с изм. от 1978 г.)

21) Правилник за приложение на Закона за пътищата (ДВ, бр. 14 от 19.02.1971 г. с попр., изм. и посл. доп. от 1980 г.)

2.1.2. Нормативни актове за автомобилния транспорт

- 1) Устав на автомобилния транспорт за общо ползване в НР България (Изв., бр. 102 от 21.12.1954 г. с изм. и посл. доп. от 1980 г.)
- 2) Наредба No. 5 за превоз на товари чрез единната национална автоматизирана система за управление на автомобилните превози (ДВ, бр. 8 от 28.01.1986 г.)
- 3) Наредба No. 8 за ефективно използване на товарния автомобилен транспорт (ДВ, бр. 78 от 02.10.1984 г.)
- 4) Наредба No.15 за използване и контрол на тахографите (ДВ, бр. 66 от 21.08.1984 г.)
- 5) Наредба No. 9 за използване на ведомствените автобуси със специално предназначение, за строго специфични нужди или за вътрешнозаводски нужди (ДВ, бр. 78 от 02.10.1984 г.)
- 6) Наредба No. 1 за организиране контрола над автомобилите и водачите им на контролно-пропускателния пункт на автостопанствата (ДВ, бр. 83 от 24.10.1980 г.)
- 7) Постановление No. 8 на Министерския съвет от 26.01.1990 г. за съкращаване броя на леките персонални автомобили използвани от държавни и стопански ръководители (ДВ, бр. 12 от 09.02.1990 г.)
- 8) Постановление No. 1 на Министерския съвет от 16.01.1990 г. за решаване на някои неотложни проблеми в столичния градски пътнически транспорт ДВ, бр. 7 от 23.01.1990 г.)
- 9) Постановление No. 41 на Министерския съвет от 28.04.1990 г. за решаване на някои неотложни въпроси в транспорта и други отрасли и дейности (ДВ, бр. 38 от 11.05.1990 г. с посл. изм. от 1992 г.)
- 10) Наредба No. 3 за нормиране разхода на горива и смазочни материали на автомобилите и мотоциклетите (ДВ, бр. 93 от 01.12.1989 г.)
- 11) Наредба No. 800 за нормите за междуремонтните пробези на автомобилния подвижен състав и неговите основни агрегати (ДВ, бр. 73 от 20.09.1977 г.)
- 13) Наредба No. 255 за нормените пробези на външни пневматични автомобилни и мотоциклетни гуми (ДВ, бр. 23 от 24.03.1978 г.)
- 14) Наредба No. 1 за изкупуване и предаване на външни пневматични гуми за възстановяване, доставка (продажба) на нови и възстановени гуми (ДВ, бр. 61 от 09.08.1988 г.)

15) Наредба No. 10-118 за реда на пропускането във и през територията на НР България на чуждестранни товарни автомобили и автобуси и събираните от тях пътни такси (ДВ, бр. 56 от 18.07.1967 г.)

16) Инструкция No. 341 за събиране на допълнителни пътни такси за чуждестранни товарни автомобили (ДВ, бр. 29 от 10.04.1979 г.)

17) Наредба за предварително запазване на леки таксиметрови автомо-били от граждани, посетили спектакли (ДВ, бр. 50 от 26.06.1973 г.)

18) Тарифа за превоз на колетни пратки по автомобилния транспорт за общо ползване в системата на Управлението на автомобилния транспорт (Изв., бр. 87 от 31.10.1958 г.)

19) Наредба No. 1 за условията, при които министерствата, другите ведомства и организациите могат да експлоатират малък брой автобуси (ДВ, бр. 16 от 26.02.1982 г.)

20) Наредба No. 1 за талон за вредности от моторните превозни средства (ДВ, бр. 17 от 01.03.1985 г.)

2.1.3. Нормативни актове за водния транспорт

1) Кодекс на търговското мореплаване (ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г. с изм., попр. и посл. доп. от 1990 г.)

2) Указ за търговското корабоплаване на Република България (Изв., бр. 79 от 02.10.1953 г., част. отм., с посл. изм. от 1991 г.)

3) Наредба No. 3 за обслужване на безекипажните кораби (ДВ, бр. 21 от 13.03.1984 г.)

4) Правилник за работата на Държавната инспекция по корабоплаване (ДВ, бр. 34 от 29.04.1969 г.)

5) Правила за речния надзор по Дунава (ДВ, бр. 99 от 1954 г. с изм. и посл. доп. от 1978 г.)

6) Наредба No. 6 за устройството и дейността на Българския корабен регистър (ДВ, бр. 56 от 17.07.1984 г. с посл. попр. от 1984 г.)

7) Наредба No. 5 за корабните документи (ДВ, бр. 54 от 09.07.1991 г. с изм. и посл. попр. от 31.03.1994 г.)

8) Наредба No. 1 за вписване на корабите в регистрите на корабите в българските пристанища (ДВ, бр. 58 от 17.07.1992 г. с посл. изм. от 22.10.1993 г.)

- 9) Наредба No. 2 за измерване тонажа на морските кораби (ДВ, бр. 27 от 03.04.1984 г.)
- 10) Наредба No.10 за обработка на корабите в черноморските пристанища на НР България (ДВ, бр. 94 от 26.11.1976 г., с изм. и посл. доп. от 1988 г.)
- 11) Наредба за разследване на аварийните случаи в корабоплаването (ДВ, бр. 43 от 01.06.1973 г.)
- 12) Наредба No.11 за установяване на щети от аварии при търговското мореплаване (ДВ, бр. 67 от 29.08.1975 г.)
- 13) Правилник за приложение на Указа за търговското корабоплаване на НР България за международните превози по р. Дунав (Изв., бр. 73 от 09.09.1955 г.)
- 14) Правилник за реда в корабоплаването по вътрешните води в НР България (ДВ, бр. 38 от 16.05.1967 г.)
- 15) Наредба No. 7 за условията и реда за лицензиране на корабните снабдителни в Република България (ДВ, бр. 12 от 03.02.1995 г.)
- 16) Закон за моряшките паспорти (ДВ, бр. 42 от 20.05.1994 г.)
- 17) Наредба No. 6 за компетентност на морските лица в Република България (ДВ, бр. 83 от 28.10.1988 г. с посл. изм. от 24.03.1993 г.)
- 18) Правилник за лоцманската служба при българските черноморски пристанища (ДВ, бр. 76 от 20.09.1955 г.)
- 19) Правилник за агентиране на корабите (Изв., бр. 73 от 09.09.1955 г.)
- 20) Инструкция No. 56 за предварителен санитарен контрол на корабите (ДВ, бр. 56 от 13.07.1976 г.)

2.1.4. Нормативни актове за въздушния транспорт

- 1) Закон за гражданското въздухоплаване (ДВ, бр. 94 от 01.12.1972 г., с посл. изм. от 1990 г.)
- 2) Конвенция за международно гражданско въздухоплаване (ДВ, бр. 55 от 08.07.1994 г., в сила за Република България от 08.07.1967 г.)
- 3) Правилник за устройството и дейността на Държавната въздухоплавателна инспекция (ДВ, бр. 70 от 13.09.1988 г.)

4) Правилник за организацията, провеждането и управлението на полетите на въздухоплавателните средства над територията на Република България (ДВ, бр. 65 от 30.07.1993 г.)

5) Правилник No. 1312 за условията и таксите за използване на гражданските летища и за аеронавигационно обслужване в Република България (ДВ, бр.74 от 1991 г. с посл. изм. от 1993 г.)

6) Постановление No. 277 на Министерския съвет от 30 декември 1992 г. за налагане на имуществени санкции на авиокомпаниите, извършващи редовни и чартърни полети по международните линии до летищата в Република България (ДВ, бр. 4 от 15.01.1993 г.)

7) Постановление No. 186 на Министерския съвет от 23 септември 1992 г. за предоставяне права за продажба на транспортни документи от представителствата на чуждестранни авиокомпаниии в Република България (ДВ, бр. 81 от 06.10.1992 г.)

8) Наредба No. 6 за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ДВ, бр. 4 от 16.01.1987 г.)

9) Указ No. 2227 за дисциплината на работниците и служителите от гражданската авиация (ДВ, бр. 55 от 1985 г. с посл. изм. от 1992 г.)

10) Постановление No. 102 на Министерския съвет от 11.06.1992 г. за усъвършенстване и развитие на ръководството на въздушното движение на гражданските въздухоплавателни средства (ДВ, бр. 51 от 23.06.1992 г.)

11) Наредба No. 5 за набиране и разходване на средства по фонд “Развитие на системата за обслужване на въздушното движение” (ДВ, бр. 82 от 07.10.1994 г.)

12) Постановление No. 41 на Министерския съвет от 12 октомври 1983 г. за еднократните парични обезщетения на летците от гражданската авиация (ДВ, бр. 83 от 25.10.1983 г.)

2.1.5. Нормативни актове за железопътния транспорт

1) Закон за Българските държавни железници (ДВ, бр. 53 от 9.06.1995 г.)

2) Устав на железниците в НР България (Приет с ПМС No. 180 от 19.02.1951 г. с посл. изм. от 1988 г.)

3) Постановление No. 42 на Министерския съвет от 26.12.1988 г. за подобряване безопасността на движението, дисциплината и качеството на превозите в железопътния транспорт (ДВ, бр. 3 от 10.01.1990 г. с изм. от 1991 г.)

4) Постановление No. 33 на Министерския съвет от 17 юни 1985 г. за денгубите на вагоните, собственост на социалистическите организации или на наети от тях чужди вагони (ДВ, бр. 50 от 28.06.1985 г.)

5) Указ No. 229 за наказанията, които се налагат за нарушения на реда по железните пътища (Изв.,бр. 43 от 20.05.1952 г.)

6) Правилник за реда по железните пътища (Изв., бр. 43 от 20.05.1952 г.)

7) Указ No. 9 за работата на ръководния и изпълнителския състав в железопътния транспорт (ДВ, бр. 3 от 9.01.1981 г., с посл. изм. от 10.12.1992 г.)

8) Дисциплинарен устав за изпълнителския и ръководния състав на железопътния транспорт (ДВ, бр. 7 от 23.01.1981 г. с изм. и доп. от 15.02.1994 г.).

Приложение 2 - - Въпроси на развитието на транспортната инфраструктура в страните от Централна и Източна Европа

ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

1. Въпроси на развитието на транспортната инфраструктура на страните от Централна и Източна Европа

В изпълнение на решенията на Европейския съвет, приети на заседанията в Копенхаген, Корфу и Есен, в периода 1993-94 г. Европейската комисия и специализираните органи на Г-24 в сътрудничество с асоциираните страни от Централна и Източна Европа, с участието и на страните, обхванати от Програма “ФАР”, бяха реализираха успехи при планирането на трансевропейските мрежи, включително и тяхното продължение на територията на страните - бъдещи членки на Общността.

Отправната точка на това начинание бяха съществуващите международни споразумения за развитието на планирането на инфраструктурата в рамките на ООН - ИКЕ, а именно AGR, AGC, AGTC и решенията на Европейската общност за основните маршрути за комбиниран транспорт, автомобилните високоскоростните железопътни и вътрешните водни пътища. Взето бе предвид и извършеното в Европейската общност по конвенционалните жп линии, пристанищата и летищата, както и картата, изготвена от Секретариата на ЕКМТ по приоритетните мулти-модални коридори в общоевропейски контекст, както и мрежите на ТЕМ и TER, които се разработват също под егидата на ООН - ИКЕ. Отчетени бяха и резултатите от регионалните транспортни конференции, проведени по време на подготовката на Втората общоевропейска конференция на министрите на транспорта, проведена в Крит, както и тези на ad hoc срещите по инфраструктурата на CSCE във Виена.

В резултат на извършената под ръководството и координацията на Генералната дирекция по транспорта на Европейската комисия работа, беше съставен списък на специфични предложения за дейности по инфраструктурата в Централна и Източна Европа.

След съпоставяне на бюджетните потенциали на страните от Централна и Източна Европа, включително и на нашата страна, с необходимостта от финансови ресурси за реализиране на дейностите по транспортната инфраструктура от потенциален общ интерес, бе направен анализ на данните от проучванията, осъществени с безвъзмездно тясно взаимноизгодно сътрудничество с Международните финансови институции.

По отношение на потенциалните проекти за транспортния отрасъл в нашата страна като цяло, осъществената предварителна проучвателна дейност е отразена по-долу в извадките от Регистъра на проектите, който се води от Организацията за икономическо сътрудничество и развитие.

КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКЦИИ I И VII

ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ДО
9539C	ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ ПРИВАТИЗАЦИЯ НА "БАЛКАН" ЕАД	ВЕЛИКО- БРИТАНИЯ	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ	1992/93
12861C	УСКОРЯВАНЕ ХОДА НА ПРИВАТИЗАЦИЯТА НА "БАЛКАН " ЕАД	ВЕЛИКО- БРИТАНИЯ	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ	1992/92
16259C	ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РЕФОРМИ В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ	ЕБВР, СБ	ИНВЕСТИРАНЕ НА ПРОЕКТА	1995/99
16259C	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ РЕФОРМИ В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ	ЕБВР, СБ	ИНВЕСТИРАНЕ НА ПРОЕКТА	1995/1999
3709C	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ/ ИНСТИТУЦИОНАЛ-НО РАЗВИТИЕ	ЕБВР	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1992/1993
3711C	ИЗСЛЕДВАНЕ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ	ЕБВР	ПОЛИТИ-ЧЕСКА ПОДКРЕПА, ПРОУЧВАНЕ	1992/1993
16432C	ПРЕДСТАВЯНЕ НА УПРАВЛЕНЧЕСКИЯ И РЪКОВОДЕН КАДЪР В ТРАНСПОРТА	ЯПОНИЯ	ПОДГО-ТОВКА, КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1993/1993
16322C	СЕММИНАР ПО ТРАНСПОРТНА АДМИНИСТРАЦИЯ	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1993/1993
3712C	ШОСЕЕН ТРАНСПОРТ ТЕМ ПРЕДИНВЕСТИ-ЦИОННО ПРОУЧВАНЕ	ЕБВР	ПОЛИТИ-ЧЕСКА ПОДКРЕПА, ПРОУЧВАНЕ	1992/1993
3708C	ОСЪВРЕМЕНЯВАНЕ НА ТРАНЗИТНИТЕ ПЪТИЩА И ЗАКУПУВАНЕ НА ФЕРИБООТНИ ПЛАТФОРМИ	ЕБВР	ИНВЕСТИРАНЕ НА ПРОЕКТА	1992/1993
16432C	ПРЕДСТАВЯНЕ НА УПРАВЛЕНЧЕСКИЯ И РЪКОВОДЕН КАДЪР В ТРАНСПОРТА	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1993/1993

9003C	ПРОГРАМА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА РЪКОВОДИТЕЛИТЕ В ТРАНСПОРТА	ХОЛАН-ДИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1992/1992
2221CN	ТРАНСФЕР НА ТЕХНОЛОГИИ И ЗАЗДРАВЯВАНЕ НА ТВЪРДИТЕ НАСТИЛКИ	ОИСР	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1992/1994
13219C	ТРАНСПОРТ ПОСЛЕДВАЩО РАЗПРЕДЕЛЯНЕ И ТРАНСПОРТНА КОНЦЕПЦИЯ	ГЕРМА-НИЯ	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1993/1993
4510C	РЕГИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА ПРОГРАМА	ЕС	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ, КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1992/1995
4175C	РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА	ХОЛАН-ДИЯ	ПОЛИТИ-ЧЕСКА ПОДКРЕПА	1992/1993
16443CN	ПРЕДСТАВЯНЕ НА РЪКОВОДНИЯ И УПРАВЛЕНЧЕСКИЯ КАДЪР В ТРАНСПОРТА	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1992/1994
2300C	ПРОУЧВАТЕЛНА МИСИЯ ЗА СЪВЕТИ В ОБЛАСТИ-ТЕ НА ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА БЪЛГАРИЯ	ВЕЛИКО-БРИТАНИЯ	ПОЛИТИ-ЧЕСКА ПОДКРЕПА	1992/1992
3056C	ТРИДНЕВЕН СЕМИНАР ПО МУЛТИМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ	ГЪРЦИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1991/1991
16320C	ИЗПРАЩАНЕ НА ЕКСПЕРТ ЗА СЕМИНАР	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1992/1992
16325C	ПРОУЧВАТЕЛЕН КУРС В ДИРЕКЦИЯТА ПО ГЕНЕРАЛЕН ТРАНСПОРТ ЗА ЦИЕ	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1993/1993
16336C	ПРОУЧВАТЕЛЕН КУРС В ДИРЕКЦИЯТА ПО ГЕНЕРАЛЕН ТРАНСПОРТ ЗА ЦИЕ	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1992/1992
16445C	ОСИГУРЯВАНЕ НА ЕКСПЕРТИ ПО ТРАНСПОРТНА АДМИНИСТРАЦИЯ	ЯПОНИЯ	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1993/1993
3708C	ВОДЕН ТРАНСПОРТ РАЗВИТИЕ НА ТРАНЗИТ-НИТЕ ПЪТИЩА И ЗАКУПУВАНЕ НА ФЕРИБООТНИ ПЛАТФОРМИ	ЕБВР	ИНВЕСТИ-РАНЕ НА ПРОЕКТА	1992/1993

16321C	ПРЕДВАРИТЕЛНО ПРОУЧВАНЕ ЗА ПРЕЗ- МОРСКИТЕ ТРАНСПОР-ТНОСВЪРЗАНИ ПРОЕКТИ	ЯПОНИЯ	ПРОУЧВАНЕ	1991/1991
9015C	НОВА ОРГАНИЗАЦИОН-НА СТРУКТУРА НА "НАВИГАЦИЯТА В БЪЛГАРИЯ"	ХОЛАН-ДИЯ	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1992/1992
2223CN	КОРАБНИ ОТНОШЕНИЯ	ОЕСД	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1992/1992

РЕГИСТЪР НА КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ГД - I ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЕКТИ В БЪЛГАРИЯ

ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ПОЛУЧАТЕЛ(И)	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ЗА
9539C	ПРИВАТИЗАЦИЯ НА "БАЛКАН" ЕАД	БЪЛГАРИЯ	ВЕЛИКО- БРИТАНИЯ	ТЕХНИЧЕС- КА ПОМОЩ	1992/1993
12861C	УСКОРЯВАНЕ ХОДА НА ПРИВАТИЗАЦИЯТА НА "БАЛКАН " ЕАД	БЪЛГАРИЯ	ВЕЛИКО- БРИТАНИЯ	ТЕХНИЧЕС- КА ПОМОЩ	1992/1992

РЕГИСТЪР НА КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ГД - I ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЕКТИ В БЪЛГАРИЯ

ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ПОЛУЧАТЕЛ(И)	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ЗА
16259C	РЕФОРМИ В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР, СБ	ИНВЕСТИ- РАНЕ НА ПРОЕКТА	1995/1999

РЕГИСТЪР НА КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ГД - I ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЕКТИ В БЪЛГАРИЯ

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ПОЛУЧАТЕЛ(И)	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ЗА
16259C	РЕФОРМИ В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР, СБ	ИНВЕСТИРАНЕ НА ПРОЕКТА	1995/1999
3709C	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ/ ИНСТИТУЦИОНАЛ-НО РАЗВИТИЕ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР	ТЕХНИЧЕС-КА ПОМОЩ	1992/1993
3711C	ИЗСЛЕДВАНЕ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР	ПОЛИТИ-ЧЕСКА ПОДКРЕПА, ПРОУЧВАНЕ	1992/1993
16432C	ПРЕДСТАВЯНЕ НА УПРАВЛЕНЧЕСКИЯ И РЪКОВОДЕН КАДЪР В ТРАНСПОРТА	ПОЛША, УНГАРИЯ, ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, БЪЛГАРИЯ	ЯПОНИЯ	ПОДГОТОВКА, КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1993/1993
16322C	СЕМИНАР ПО ТРАНСПОРТНА АДМИНИСТРАЦИЯ	БЪЛГАРИЯ	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ-КАЦИЯ	1993/1993

РЕГИСТЪР НА КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ГД - I ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЕКТИ В БЪЛГАРИЯ

ШОСЕЕН ТРАНСПОРТ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ПОЛУЧАТЕЛ(И)	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ЗА
3712C	ТЕМ ПРЕДИНВЕСТИ-ЦИОННО ПРОУЧВАНЕ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР	ПОЛИТИ-ЧЕСКА	1992/1993

				ПОДКРЕПА, ПРОУЧВАНЕ	
3708C	ОСЪВРЕМЕНЯВАНЕ НА ТРАНЗИТНИТЕ ПЪТИЩА И ЗАКУПУВАНЕ НА ФЕРИБОТНИ ПЛАТФОРМИ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР	ИНВЕСТИ- РАНЕ НА ПРОЕКТА	1992/1993
16432C	ПРЕДСТАВЯНЕ НА УПРАВЛЕНЧЕСКИЯ И РЪКОВОДЕН КАДЪР В ТРАНСПОРТА	ПОЛША, УНГАРИЯ, ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, БЪЛГАРИЯ	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1993/1993
9003C	ПРОГРАМА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА РЪКОВОДИТЕЛИТЕ В ТРАНСПОРТА	БЪЛГАРИЯ	ХОЛАН-ДИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1992/1992
2221CN	ТРАНСФЕР НА ТЕХНОЛОГИИ И ЗАЗДРАВЯВАНЕ НА ТВЪРДИТЕ НАСТИЛКИ	ВСИЧКИ БАЛТИЙСКИ ДЪРЖАВИ, БЪЛГАРИЯ, РАЙОНА НА КАЗАХСТАН, РУСКАТА ФЕДЕРАЦИЯ, МОЛДОВА, УКРАИНА	ОИСР	ТЕХНИЧЕС- КА ПОМОЩ	1992/1994

РЕГИСТЪР НА КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ГД - I ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЕКТИ В БЪЛГАРИЯ

ТРАНСПОРТ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ПОЛУЧАТЕЛ(И)	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ЗА
13219C	ПОСЛЕДВАЩО РАЗПРЕДЕЛЯНЕ И	БЪЛГАРИЯ, ПОЛША	ГЕРМАНИЯ	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ	1993/1993

	ТРАНСПОРТНА КОНЦЕПЦИЯ				
4510C	РЕГИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА ПРОГРАМА	ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, РУМЪНИЯ, УНГАРИЯ, БЪЛГАРИЯ, РЕГИОНА, ПОЛША	ЕС	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ, КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1992/199 5
4175C	РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА	БЪЛГАРИЯ	ХОЛАН-ДИЯ	ПОЛИТИЧЕСКА ПОДКРЕПА	1992/199 3
16443C N	ПРЕДСТАВЯНЕ НА РЪКОВОДНИЯ И УПРАВЛЕНЧЕСКИЯ КАДЪР В ТРАНСПОРТА	РУМЪНИЯ, УНГАРИЯ, СЛОВАКИЯ, ЧЕХИЯ, БЪЛГАРИЯ, ПОЛША, УЗБЕКИСТАН, ТАДЖИКИСТАН, ТУРКМЕНИЯ, КИРГИЗИЯ, КАЗАХСТАН	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1992/199 4
2300C	ПРОУЧВАТЕЛНА МИСИЯ ЗА СЪВЕТИ В ОБЛАСТИ-ТЕ НА ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА БЪЛГАРИЯ	БЪЛГАРИЯ	ВЕЛИКО- БРИТАНИЯ	ПОЛИТИ- ЧЕСКА ПОДКРЕПА	1992/199 2
3056C	ТРИДНЕВЕН СЕМИНАР ПО МУЛТИМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ	БЪЛГАРИЯ, РУМЪНИЯ, ПОЛША, ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, УНГАРИЯ	ГЪРЦИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1991/199 1
16320C	ИЗПРАЩАНЕ НА ЕКСПЕРТ ЗА СЕМИНАР	ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, БЪЛГАРИЯ, РУМЪНИЯ	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1992/199 2
16325C	ПРОУЧВАТЕЛЕН КУРС В ДИРЕКЦИЯТА ПО ГЕНЕРАЛЕН ТРАНСПОРТ ЗА ЦИЕ	БЪЛГАРИЯ, ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, УНГАРИЯ, ПОЛША	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1993/199 3
16336C	ПРОУЧВАТЕЛЕН КУРС В ДИРЕКЦИЯТА ПО ГЕНЕРАЛЕН ТРАНСПОРТ ЗА ЦИЕ	БЪЛГАРИЯ, ЧЕХИЯ, СЛОВАКИЯ, УНГАРИЯ, ПОЛША	ЯПОНИЯ	КВАЛИФИ- КАЦИЯ	1992/199 2

16445C	ОСИГУРЯВАНЕ НА ЕКСПЕРТИ ПО ТРАНСПОРТНА АДМИНИСТРАЦИЯ	БЪЛГАРИЯ	ЯПОНИЯ	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ	1993/1993
--------	--	----------	--------	------------------	-----------

РЕГИСТЪР НА КООРДИНАЦИОННОТО ЗВЕНО НА G-24 КЪМ ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ГД - I ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЕКТИ В БЪЛГАРИЯ

ВОДЕН ТРАНСПОРТ

№.	НАИМЕНОВАНИЕ	ПОЛУЧАТЕЛ(И)	ДОНОР(И)	ВИД(ОВЕ)	ПЕРИОД ОТ/ЗА
3708C	РАЗВИТИЕ НА ТРАНЗИТ-НИТЕ ПЪТИЩА И ЗАКУПУВАНЕ НА ФЕРИБОТНИ ПЛАТФОРМИ	БЪЛГАРИЯ	ЕБВР	ИНВЕСТИРАНЕ НА ПРОЕКТА	1992/1993
16321C	ПРЕДВАРИТЕЛНО ПРОУЧВАНЕ ЗА ПРЕЗ-МОРСКИТЕ ТРАНСПОРТНОСВЪРЗАНИ ПРОЕКТИ	БЪЛГАРИЯ, РУМЪНИЯ	ЯПОНИЯ	ПРОУЧВАНЕ	1991/1991
9015C	НОВА ОРГАНИЗАЦИОННА СТРУКТУРА НА "НАВИБЪЛГАРИЯ"	БЪЛГАРИЯ	ХОЛАНДИЯ	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ	1992/1992
2223CN	КОРАБНИ ОТНОШЕНИЯ	ВСИЧКИ БАЛТИЙСКИ ДЪРЖАВИ, РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ, УКРАИНА, УНГАРИЯ, БЪЛГАРИЯ, ПОЛША	ОИСР	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ	1992/1992

Съвместната работа, извършена от експертните колективи на международните организации и от структурите на ООН, Г-24 и Европейския съюз, се концентрира в т. н. "трипластова" концепция, даваща конкретна насока за краткосрочното инвестиционно планиране с отчитане на средносрочната и дългосрочна перспективи.

Предложената трипластова концепция за рамковите насоки може най-общо да бъде описана както следва :

Слой 1 :	Дългосрочната перспектива за развитие на Пан - Европейската инфраструктура, както е отразено в международните споразумения AGR, AGC, AGTC, разработени под егидата на ООН - ИКЕ, и мрежите на главните пътища. Не е определен времеви хоризонт за тази мрежа.
Слой 2 :	Приоритетите от общ интерес за средносрочно развитие. За Европейската общност това са трансевропейските мрежи, както са определени от Европейския съвет. По отношение на Централна и Източна Европа, това са определен брой приоритетни коридори, обхващащи всички видове транспорт, които ще се развиват в рамките на времеви хоризонт до 2010 година.
Слой 3 :	Краткосрочните приоритети от общ интерес, разположени на Слой 2, които се очаква да бъдат внедрени в рамките на по-къс период от време - около 5 години. За Централна и Източна Европа, на основата на списък от специфични проекти, тези приоритети ще бъдат определени чрез прилагане на договорени експлоатационни критерии за избор на приоритети.

По отношение на “Слой 1” съществува широк консенсус, тъй като той най-общо се базира на съществуващите споразумения, сключени под егидата на ИКЕ - ООН.

За “Слой 2”, по предложения на експерти от съответните страни в Централна и Източна Европа и при активното участие на Република България, като възможни приоритетни транспортни коридори бяха определени:

I. ("Via Baltica") Талин - Рига - Каунас - Варшава

+ разклонение I A : Рига - Калининград - Гданск (също част от IX D)

II. Берлин - Варшава - Минск - Москва

III. Берлин - Вроцлав - Катовице - Лвов - Киев

+ разклонение III A : Дрезден - Вроцлав

IV. Дрезден - Прага - Братислава - Гьор - Будапеща - Арад - Крайова - София - Пловдив - Истанбул

+ разклонение IV A : Нюрнберг - Прага

+ разклонение IV B : Виена - Гьор

+ разклонение IV C : Арад - Букурещ - Констанца

+ разклонение IV D : София - Солун

(Коридорът включва нова фиксирана връзка през Дунава, за която главните по настоящем възможности са Бекет - Оряхово или Калафат - Видин. За република България е икономически най-изгодно мястото на пресичането да бъде изнесено максимално близо до западната ни граница.

V. Триест - Постояна - Любляна - Будапеща - Ужгород - Лвов
+ разклонение V A : Братислава - Жилина - Кошице - Ужгород
+ разклонение V B : Риека - Постояна

VI. Гданск - Катовице - Жилина
+ разклонение VI A : Торун - Познан

VII. р. Дунав : Дунав, включително всички пристанища, разположени на тази ос в държавите от Централна и Източна Европа.

VIII. Дуръс - Тирана - Скопие - София - Пловдив - Бургас - Варна

IX. Пловдив - Букурещ - Кишинев - Любашивка - Киев - Витебск - Псков - Санкт Петербург - Хелзинки

+ разклонение IX A : Одеса - Любашивка
+ разклонение IX B : Киев - Минск - Вилнюс - Каунас - Клайпеда
+ разклонение IX C : Киев - Москва
+ разклонение IX D : Каунас - Калининград

Отделните инфраструктурни работи по коридори от “Слой 2” на територията на страните от Централна и Източна Европа, включително проекти за ремонт и поддръжка, за да бъдат включени в “Слой 3” - за реализация в близките 3 - 5 години, трябва да удовлетворяват следните критерии:

- взаимовръзка и експлоатационна съвместимост:

По отношение на международните и регионални наземни връзки, трябва да може да се докаже значителен обем съществуващ или потенциален международен трафик при отчитане на общото средно равнище на международния трафик по трансевропейската мрежа за съответния вид транспорт, както и специфичната ситуация на местоположението на проекта (близо до границата или до голям град и др.).

Като общо правило, всеки проект трябва да осъществява не по малко от 10% международен трафик (измерван в брой преминаващи возила за единица време за всеки вид транспорт. От друга страна, даден проект се счита за отговарящ на горния критерий, ако за финансирането на същия или за неговото доразвиване в бъдеще се ангажират най-малко три страни.

Съществено условие за обезпечаване на експлоатационната съвместимост е проектите да бъдат разработени и осъществени с общите технически стандарти от вида на тези, заложи в различните конвенции и съглашения в рамките на Икономическата комисия на ООН за Европа, както и на положенията от съответните директиви на Европейската комисия.

- критерий за практическа осъществимост:

Всеки избран за включване в “Слой 3” индивидуален проект да бъде изпълним за срок от 5 до 7 години. В приложените към документацията на проектите реалистични

графици трябва да се отразят и следните видове дейности според конкретната необходимост:

- преговори със съответните централни и местни власти, според административното деление и законово установените пълномощия на властите в конкретната страна;
- решаване на всички въпроси, свързани с осигуряване на финансирането;
- оценка на отражението върху околната среда и произтичащите от това юридически действия;
- придобиване на земя, експроприации и произтичащите от тях юридически стъпки действия и сделки;
- пълно проучване за целесъобразност и за съответствие с вероятните условия за финансирането, съгласно приложимата международната практика;

- вид на транспорта:

При подбора на проектите за реализация трябва да се спазва подходящ баланс в развитието на отделните видове транспорт и да се минимизира отражението върху околната среда. За целта е необходимо да се проучат последиците от реализацията на отделните проекти върху алтернативните видове транспорт, както и приноса на същите за създаване на балансирана и гъвкава инфраструктурна система на транспорта, която предизвиква минимално негативно отражение върху околната среда;

- финансов критерий:

Възможността за осигуряване на инвестиции трябва да се разглежда в комплекса на трите основни възможни източника на финансиране: участие на националния бюджет, чуждестранните заеми и помощи и частното финансиране. Трябва да се оценят потенциалните приходи от експлоатацията на проекта, както и други привлекателни за частните инвеститори условия (прехвърляне на приходи от съществуваща инфраструктура, предоставяне на земи и пр.). В определени случаи може да се предложи и създаването на съвместни търговски дружества за експлоатация на бъдещата транспортна инфраструктура с бизнес-проекти, които да доказват тяхната финансова жизнеспособност.

- критерии за икономическа целесъобразност:

Нормата на възвращаемост трябва да бъде поне от порядъка на 10%. Начинът на пресмятането на същата трябва да бъде на основата на икономически анализ в съответствие с най-добрите международни стандарти, отчитащ вътрешните и външни разходи и ползи, такива като отражението на проекта върху ефективността на мрежата, повишаване на търговската привлекателност, туристическия трафик и положителните ефекти по отношение на природната среда.

Въз основа на оценките за текущите и очаквани трафични потоци, следва да се отдава по-висок приоритет на проектите, с които се предвижда извършването на ремонти, възстановяване и общи подобрения на качествените параметри на съществуващата инфраструктура в рамките на съответния транспортен коридор, пред тези за изграждане на новата инфраструктура. Където е подходящо и в съответствие с икономическите критерии, проектите трябва да се разделят на етапи както по

отношение на времето, така и по отношение на постиганите показатели за качество на трафика.

2. Приоритетни проекти на Република България за развитие на транспортната инфраструктура и за създаване на съвременен транспортен пазар

Приоритетните инфраструктурни проекти на Република България в областта на транспорта са както следва:

1. Български участъци от Трансевропейската магистрала (ТЕМ);
2. Изграждане на железопътна и пътна инфраструктура в българския участък на транспортния коридор Италия - Албания - Бившата югославска република Македония - България - - Турция - ОНД (Коридор No. VIII);
3. Развитие и оптимизиране на транспортната инфраструктура в рамките на европейския транспортен коридор "Север - Юг" на българска територия от дунавското пристанище Видин през София за Кулата към Гърция (Коридор No. IV);
4. Развитието на инфраструктурата за фериботните връзки, корабоплаването и изграждане на нов мост на р. Дунав (Коридор No. VII);
5. Оздравителни проекти за Българските държавни железници по кредитните споразумения с ЕБВР и МБВР по реструктурирането на БДЖ за действие в условията на пазарна икономическа система;
6. Реконструкция и модернизация на основните български черноморски пристанища, предимно за развитие на комбинирания транспорт и контейнерните превози.

СПИСЪК НА ПРОЕКТИТЕ ЗА РАЗВИТИЕ НА

ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

(Извадка от разгънатия списък на проектите на Генерална дирекция VII "Транспорт" на Европейската комисия, с които се кандидатства за включване в "СЛОЙ 3" - реализация до 1999 г.)

No. по ред	No. на проекта	Коридор/Наименование на проекта	Вид транспорт	Ориентировъчна стойност
		<u>КОРИДОР No. IV:</u>		

		Берлин/Нюрнберг-Прага- Братислава-Будапеща-Арад- Крайова-София-Солун + Арад-Букурещ-Констанца + София-Истанбул + Виена-Гьор		
1.	IV/12	Видин-Калафат/пресичане на р. Дунав	ЖП/АВТО	
2.	IV/13	Оряхово-Бекет/пресичане на р. Дунав	ЖП/АВТО	
3.	IV/14	Пловдив-Димитровград-Свиленград (150 км) - доизграждане за скорост до 200 км/ч	ЖП	358 млн. щ. дол.
4.	IV/15	Терминали за комбинирани превози	КОМБ.ТР.	15 млн. щ. дол.
5.	IV/20	Видин-София-Кулата (250 км)	АВТО	440 млн. щ. дол.
	IV/20 а)	Подобрения и модернизация на участъка Владая-Драгичево на гл. международн. път Е-79	ЖП	400 млн. щ. дол.
			АВТО	4,7 млн. щ. дол.
6.	IV/20 b)	Частична реконструкция на участъка Боровци-Берковица на главен международен път Е-79	АВТО	6,0 млн. щ. дол.
7.	IV/20 c)	Електрификация на 118 км и подновяване на 33 км от жп линията София-Кулата	ЖП	13,1 млн. щ. дол.
8.	IV/20 d)	Подобрения на отделни участъци от жп линията Видин - София	ЖП	3,3 млн. щ. дол.
9. *	IV/26	Ремонт на фериботни речни кораби, обслужващи връзката през р. Дунав в рамките на коридора (България и Румъния)	РЕЧЕН	Програма "ФАР" (10 млн. щ. дол.)
		<u>КОРИДОР No. VII:</u> Навигация по системата вътрешни водни пътища Рейн-Дунав		
10.	VII/3	Дунавски пристанища Русе и Лом	РЕЧЕН	4,0 млн. щ. дол. (+ проект VIII/3)

11.	VII/5	Пристанище Варна (Контейнерни терминали)	МОРСКИ	28 млн. ЕКЮ
12.	VII/6	Пристанище Бургас (Контернейни терминали)	МОРСКИ	-
		<u>КОРИДОР No. VIII:</u> Дурас-Тирана-Скопие-София-Пловдив-Бургас-Варна		
13. *	VIII/10	Железопътна връзка от границата на БЮР Македония до Гюешево (2 км)	ЖП	5,0 млн. щ. дол.
14.	VIII/11	Реконструкция и развитие на жп участък Гюешево - Радомир (80 км)	ЖП	96 млн. щ. дол.
15.	VIII/12	Пристанища Варна и Бургас	МОРСКИ	4,0 млн. щ. дол. (+ проект VII/3)
		<u>КОРИДОР No. IX:</u> Хелзики-Санкт Петербург-Москва-Киев-Одеса-Кишинев-Букурещ-Истанбул		
16.	IX/4	Изграждане на тунел през Стара планина на главния път Русе-Стара Загора	АВТО	45 млн. ЕКЮ

* проекти в напреднал стадий на подготовка или в процес на реализация

Приложение 3 - Мерки за изпълнение на произтичащите от ЕСА задължения в областта на автомобилния транспорт

МЕРКИ

Целта е, на базата на предварителните разработки на Европейската комисия, на работни колективи на Министерството на транспорта и Генералната дирекция по транспорта, с помощта на Програма “ФАР” и с други средства, да се постигне консенсус при изготвянето на програма за следващите две години по изпълнението на условията на ЕСА в областта на автомобилния транспорт. Предмет на програмата е ускореното хармонизиране на нормативната база за транспортния отрасъл у нас с тази на Европейския съюз.

Поради значителния обем на нормативната база на общността в тази област, следва да се работи настъпателно и систематично в съответствие с предварително съгласуван работен план.

Службите на Комисията са поели задължението да предоставят юридическите текстове, както и всяка информация или обяснения, счестени за необходими от българската страна. Поет е и ангажимент, Комисията да осигури при необходимост нужната техническа помощ за привеждане на българското законодателство в тази област към това на Общността.

В най-кратък срок двете Страни трябва да се споразумеят за приоритетите и процедурите и да представят съответна информация за изготвяне на общата работна програма за привеждане на законодателството.

На този етап, като база за започване на работа може да послужи следния индикативен списък от тематични раздели:

- допускане до професията на превозвача;
- режим на почивка и работни часове зад кормилото;
- фискална хармонизация;
- тегла и размери на транспортните средства;
- емисионни стандарти;
- изпитания за техническа пригодност на МПС.

Целесъобразно е да се проучат нормативните актове на Европейския съюз по следните теми:

а) достъп до пазара на товарните автомобилни превози:

Reg.881/92 - Международни операции;
Reg. 3118/93 - Каботаж;

б) транспортни средства под наем(без шофьор):

Dir. 84/647;
Dir. 90/398(поправка на Dir. 84/647);

в) кризи:

Reg. 3917/90 - Възможна кризисна ситуация;

г) опускане до упражняване на професията шофьор в националния / международен товарен / пътнически транспорт. Дипломи:

Com.(93)586 final - Консолидиран тест (от няколко валидни директиви)

Com.(93)341 final - Доклад за допускането до упражняване на професията в ЕО;

д) пътнически автомобилни превози във вътрешно и международно съобщение:

Reg. 684/92 - Международни автобусни превози;

Reg. 1839/92 - Допълващ 684/92. Документи за международните автобусни превози;

Reg. 2944/93 - поправка на 1839/92;

Reg. 2454/92 - Каботажни пътници;

е) конкуренция - нормативни актове във връзка с пазара на железопътните и автомобилните превози и превозите по вътрешни водни пътища

Regs: 1017/68; 1191/69; 1839/91(поправка на 1191/69); 1107/70;

ж) EUR 1/2: емисионни стандарти:

Eur 1 - Dir. 88/77

Eur 2 - Dir. 91/542

з) социална хармонизация:

Reg. 3820/85 - Почивка и часове за кормуване;

Reg. 3821/85 - Записващо оборудване в автомобилния транспорт;

и) фискална хармонизация:

Дир. на Съвета 93/89 - Хармонизация на някои фискални елементи;

к) тегла и размери, технически характеристики:

Com (93) 679 final - Консолидиран текст;

л) тестове за техническа пригодност на МПС:

Dir. 92/54 - Изпитания на транспортните средства и ремаркетата им (спирачки);

Dir. 92/55 - Тестове за транспортните средства и ремаркетата им (емисии на вредни газове)

Приложение 4 - Мерки за изпълнение на произтичащите от ЕСА задължения в областта на въздушния транспорт

МЕРКИ

Целта е, на базата на предварителните разработки на Европейската комисия, на работни колективи на Министерството на транспорта и Генералната дирекция по транспорта, с помощта на Програма “ФАР” и с други средства, да се постигне консенсус при изготвянето на програма за следващите две години по изпълнението на условията на ЕСА в областта на автомобилния транспорт. Предмет на програмата е ускореното хармонизиране на нормативната база за транспортния отрасъл у нас с тази на Европейския съюз.

Една от задачите на Съвета за асоцииране е проучване на пътищата за създаване на условия, необходими за подобряване свободата на обслужване с въздушен транспорт. В тази връзка, Подкомитетът по транспорта ще трябва да изготви проучване, с цел на първия етап да изготви график и да определи приоритети за започване работа по изпълнението на поставената с ЕСА задача.

Главните приоритети в това отношение са:

- постепенно привеждане на законодателството на въздушния транспорт;
- сключване на споразумения върху пазарния достъп;
- процедура за спиране на изпълнението на ЕСА при по-ограничаващи споразумения.

Поради значителния обем на нормативната база на общността в тази област, следва да се работи настъпателно и систематично в съответствие с предварително съгласуван работен план.

Службите на Комисията са поели задължението да предоставят юридическите текстове, както и информация и тълкуване на значението и приложението на същите. Поет е и ангажимент, при необходимост Комисията да осигури и нужната техническа помощ при привеждането на законодателството на нашата страна към това на Общността.

Комисията е предложила да се изготви работна програма за хармонизирането на законодателството в областта на въздушния транспорт.

Набелязаните от Европейската комисия приоритети в процеса на хармонизирането са както следва:

- разрешителни за експлоатация на самолети
(Council Reg. No. 2407/92; O.J.L 240 /24.08.92);
- компютърни системи за резервации
(Council Reg. No. 3089/93; O.J.L 278 /11.11.93);

- самолетен шум
(Council Reg. No. 92/94; O.J.L 76/23.03.92);

- слотове
(Council Reg. No. 95/93; O.J.L 14/22.01.93);

- техническа хармонизация
(Council Reg. No. 3922/91; O.J.L 373 от 31.12.91)

При изпълнението на работната програма ще бъде извършена работа и по други въпроси.

Целесъобразно е да се проучат нормативните актове на Европейския съюз по следните теми:

а) трети авиационен пакет за либеризация

Council Reg. No. 2407/92 - Лицензиране на самолети;
Council Reg. No. 2408/92 - Достъп на самолети на Общността до въздушни коридори в пределите на Общността;
Council Reg. No. 2409/92 - Тарифите на превозите с въздушен транспорт.

б) Техническа хармонизация

Council Reg. No. 3922/91 - Хармонизация на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданската авиация;
Council Reg. No. 65/93 - Определяне и употребата на съвместими технически и експлоатационни спецификации за доставка на оборудване и системи за ръководство на въздушното движение (COM(92) 342 и JO 244/92);

в) Безопасност на полетите

Council Reg. No. 80/1266 - Бъдещо сътрудничество и взаимопомощ на страните-членки в разследването на въздушни инциденти;
Council Reg. No. 3975/87 - Процедури за прилагане на законите за конкуренцията в сектора на въздушния транспорт, изменена с Com(EEC)1284/91 и Com(EEC)2410/92;
Council Reg. No. 1284/91 - изменение на Com(EEC) No. 3975, Процедура за прилагане на правилата за конкуренцията във въздушния транспорт;
Council Reg. No. 2410/92 - изменение на Com(EEC) No.3975/87, Процедура за прилагане на правилата за конкуренцията във въздушния транспорт;
Council Reg. No. 3976/87 - за прилагането на чл.85(3) на Договора за определени категории на споразумението и съгласувани практики в сектора на въздушния транспорт, изменена с Com(EEC) No. 2344/90 и Com(EEC) No. 2411/92;
Council Reg. No. 2344/90 - изменение на Com(EEC) No. 3976/87 за прилагането на Чл.85(3) на Договора за някои категории на споразуменията и съгласувани практики в сектора на въздушния транспорт;
Council Reg. No.2411/92 - изменение на Com(EEC) No.3976/87 за прилагането на Чл.85(3) на Договора за определени категории споразумения и съгласувани практики в сектора на въздушния транспорт;
Council Reg. No.83/91 - за прилагането на чл.85(3) на Договора за определени

категории споразумения, отнасящи се за системите за компютърна резервация във въздушния транспорт, допълнена с Сом(ЕЕС) No.3618/92 и Сом(ЕЕС) No.1618/93; Council Reg. No.3618/92 - за прилагането на Чл.85(3) на Договора за определени категории споразумения и съгласувани дейности в сектора на въздушния транспорт; Council Reg. No.1618/93 - за изменение на Сом(ЕЕС) No.83/91 за прилагането на Чл.85(3) на Договора на определени категории споразумения между дейностите, отнасящи се до компютърните системи за резервация във въздушния транспорт; Council Reg. No.161/93 - за прилагане на Чл.85(3) на Договора за определени категории споразумения и съгласувани практики, отнасящи се до планирането и координирането на разписания, съвместни операции, консултации за пътническите и товарни тарифи на редовните полети и за разпределението на слотовете на летищата; Council Reg. No.4261/88 - за жалби, заявления и изслушвания, предвидени за Сом(ЕЕС)No.3975/87; Council Reg. No.4064/89 - за контрола на концентрацията между различните дейности; Council Reg. No.2367/90 - за предупреждения, лимити на време и изслушвания, предвидени в Сом(ЕЕС) No.4064/89; Council Reg. No.80/723 - за яснотата във финансовите отношения между страните-членки и обществените дейности, изменени с директива 85/413/ЕЕС от 24 юли 1985 г.

София, 23 август 1995 г. РЪКОВОДИТЕЛ НА РАБОТНАТА ГРУПА ПО ПРОБЛЕМ "ТРАНСПОРТ":
(К.Киров)
