
България в ЕС - "Транспортна политика"



[02_CONF_BG_17_01_BG.doc](#) (199.5 Kb)

АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Процес на реструктуриране и приватизация на сектора на българския автомобилен транспорт

Преди да започне процеса на реструктуриране и приватизация, в България имаше едно дружество за международен автомобилен транспорт на стоки и едно дружество осъществяваше международния транспорт на пътници. Допълнително имаше 28 оператори на автомобилен транспорт на пътници в България. Автомобилният транспорт на стоки на територията на Република България се осъществяваше от транспортни оператори за собствена сметка..

Нови автомобилно-транспортни дружества (частни и държавни) бяха учредени с началото на процесите на реструктуриране в България.

Процес на приватизация на държавните дружества

В началото на процеса на приватизация имаше 233 притежавани изцяло от държавата дружества, които изпълняваха услуги в областта на автомобилния транспорт, под ръководството на Министерството на Транспортa и Съобщенията.

В резултат на учредяване и сливане на дружества, техният брой е 244 от които:

- 216 дружества осъществяват автомобилен транспорт на пътници и стоки
- 28 дружества се занимават с поправка, обслужване и други дейности, свързани с автомобилния транспорт (доставка и обучение на персонала).

От 244 дружества в сектора на автомобилния транспорт:

» 171 са приватизирани

- 38 осъществяват транспорт на товари
- 15 осъществяват транспорт на пътници
- 89 осъществяват транспорт на товари и пътници
- 4 осъществяват транспорт с таксита
- 25 се занимават с поправка, обслужване и други дейности, свързани с автомобилния транспорт

» 55 осъществяващи главно транспорт на пътници или на товари и пътници бяха прехвърлени към общините и не са вече държавна собственост.

- » 12 са в процедури на ликвидация или несъстоятелност
- » 6 са оставени за приватизация

От 1 януари 1998 г., беше въведен лицензионен режим за международните автомобилно-транспортни оператори.

Въпреки, че това не се изисква от Наредба 881/92 и Наредба 684/92, от 1 януари 2000 г. в България беше въведен също лиценз за националните автомобилни превозвачи.

Понастоящем има около 4300 дружества, които се занимават с международен превоз и около 2100 дружества, които се занимават с национален превоз. Повечето от тези дружества са малки или много малки. Голяма част от тези български автомобилни предприятия работят с едно до три превозни средства.

От началото на процеса на реструктуриране и приватизация, националният пазар на превоз на пътници и товари се характеризира със силна конкуренция между операторите.

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

РАЗВИТИЕ НА ДЪРЖАВНИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

1.НАСТОЯЩО СЪСТОЯНИЕ

Железопътният транспорт загуби значителен дял от пазарните си позиции в конкуренцията с пътните превозвачи. Националната компания Български държавни железници (БДЖ ЕАД) трябва да бъде реструктурирана и реформирана в съответствие с новите управленски структури, сходни на тези на другите конкурентни транспортни форми. Реформата в железопътния сектор цели финансова стабилизация на железниците и безопасност на товарния и пътническия превоз. БДЖ ЕАД понастоящем функционира при счетоводно отделени инфраструктурни и експлоатационни сметки.

Новият Закон за железопътния транспорт беше приет през 2000 г. и публикуван в Държавен вестник, бр. 97 от 28.11.2000 г. и ще влезе в сила от 01.01.2002 г. той представлява значителна стъпка напред към предприемането на реформи в железопътния сектор.

2.привеждане в съответствие с правото на ЕС КАТО ОСНОВЕН ЕЛЕМЕНТ ОТ РЕФОРМАТА

Изискванията на Директива 91/440 за развитието на железниците на ЕС, Директива 95/19 за разпределянето на инфраструктурните средства и налагането на инфраструктурни такси и Директива 95/18 за лицензирането на железопътни превози са транспонирани.

Изискванията на Директива 92/106 са транспонирани както в глава 14 на новия закон (чл. 56-58), така и в проекто-наредбата за комбинирания транспорт, която ще бъде издадена

от Министъра на транспорта и комуникациите.

Изискванията на Директива 96/49 за хармонизиране на законодателството на страните-членки за преноса на опасни товари са транспонирани в чл. 63, ал. 3 от закона и в Наредбата за пренос на опасни товари и определянето и професионалната квалификация на съветници по безопасността при преноса на опасни товари.

Регламент 1191/69 за задълженията по обществени услуги в железопътния, пътния и вътрешноконтиненталния воден транспорт са транспонирани в глава 4 на Закона за железопътния транспорт (чл. 52-55) и Наредбата за задълженията по обществените услуги.

ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

При присъединяването си България ще прилага европейското законодателство в областта на въздушния транспорт

Договорените преходни мерки по някои актове на Общността обхващат периода от сключване на Споразумението ЕСAA до края на 2005г. Тези договорености са част от Споразумението и ще бъдат ратифицирани заедно с него. Онези актове, които не са споменати в Протокола за преходните мерки се прилагат напълно веднага след ратификацията. При целите, които си поставя България за присъединяване към ЕС около 2006 или 2007г., това означава, че поетите ангажменти по Споразумението ще бъдат изпълнявани към датата на присъединяване.

Транспониране на европейско законодателство

Относно принципите на конкуренцията, разпоредбите на вътрешното законодателство са в съответствие с тези на ЕС.

Директива 91/670 (взаимно признаване на лицензите на персонала за изпълнение на функции в гражданската авиация) -в момента се прилагат правилата на ИКАО за взаимно признаване на лицензи. Ще бъде разработена наредба, с която ще се въведат изискванията на тази директива.

Регламент 2299/89 (кодекс на поведение на компютърните резервационни системи CRSs) –няма хармонизирана наредба. Тъй като това е регламент ще бъде въведен в националното законодателство и прилаган от момента на ратифициране на Споразумението ЕСAA. Използваната в България компютърна резервационна система AMADEUS е една от преобладаващите в Европа и отговаря в момента на изискванията на кодекса на поведение.

Регламент 295/91(компенсиране на пътниците при отказан достъп на борда) – считаме, че разпоредбите на ЗГВ са дори по-строги от изискванията на регламента и обхващат всички случаи, когато пътник не бъде превозен не по своя вина;това включва и отказан достъп на борда при валиден билет и потвърдена резервация.Разпоредбите на ЗГВ се прилагат и при закъснение до 120 мин, както и когато закъснението е довело до пропускане на първата връзка, за която пътникът има валиден билет и потвърдена резервация. Регламентът ще бъде въведен в националното законодателство и прилаган от

момента на ратифициране на Споразумението ЕСЧА.

Регламент 2027/97 (отговорност на въздушните превозвачи) - няма хармонизирани разпоредби, тъй като е поет ангажимент да бъде въведен в националното законодателство и прилаган от момента на ратифициране Споразумението ЕСЧА. Нямаме опасения за трудности при прилагането му тъй като и в момента българските въздушни превозвачи, опериращи по европейски дестинации доброволно застраховат отговорността си при условията на регламента.

Регламент 3922/91 (хармонизиране на техническите изисквания и административни процедури) – има договорени преходни мерки относно въвеждане на JARs. Независимо от това, тъй като членството на България в ЕСЧА зависи от пълното прилагане на JARs, от май 2000г когато ГД "ГВА" стана член на JAA започна интензивна работа по въвеждането на JARs. Някои от влезлите вече в сила наредби и тези, които предстоят да бъдат въведени, имплементират цитираните изисквания. Например, JAR 145 бе въведен през 1999г. в по-голямата си част с наредба, а през 2001г. предстои изменението й предвид настъпилите изменения и в самия JAR 145. Разработена е и наредба за лицензиране на авиационния персонал въз основа на JAR-FCL и JAR 66, която ще влезе в сила до края на 2001г. Предстои също и въвеждането на JAR VLA и JAR-OPS. Желанието на специалистите и през 2002г. да започне въвеждането на следните изисквания: JAR 1, JAR 22, JAR 25, JAR AWO, JAR E, JAR P, JAR APU, JAR TSO. Работата по въвеждането обаче се затруднява от формалните изисквания на закона за нормативните актове, които са извън компетентността на администрацията за гражданска авиация.

Директиви 93/65 (оборудване за АТМ) и **97/15** (стандарты на Евроконтрол) – стандартите на Евроконтрол (OLDI; ADEP-X) са утвърдени като стандарти за управление на въздушния трафик в Република България и са заложи в одобрения план за развитие (contingency implementation plan & local contingency implementation plan), копие от който се намира в Евроконтрол.

Директива 94/56 (разследване на авиационни произшествия) – въведена с наредба от 1999г.

Директиви 92/14, 89/629 и 80/51 са имплементирани с наредба от 1999г.

Регламент 2409/92 – няма хармонизирана наредба; тъй като това е регламент ще бъде прилаган от момента на ратифициране на Споразумението ЕСЧА.

Регламент 95/93 (разпределяне на слотове) – разпоредбите на регламента са частично отразени в наредба от 1999г.. Не се предвиждат проблеми с разпределянето на слотове на българските летища, предвид обема на трафика. Изцяло ще се прилага от момента на ратификация на Споразумението ЕСЧА.

Решение 80/50 (процедури за консултации) – Изцяло ще се прилага от момента на ратификация на Споразумението ЕСЧА.

Директива 93/104 (някои аспекти на организацията на работното време)
Разпоредбите на Директивата бяха въведени частично в Кодекса на труда.

Пълното им въвеждане се осъществи чрез обсъждания в момента от НС проект за изменение и допълнение на Кодекса на труда, който най-вероятно ще влезе в сила от 31 март 2001г.

Директива 89/391 (въвеждане на мерки за поощряване на подобрения по отношение безопасността и здравето на работниците на работното място) - Всички изисквания на директивата за зaleгнали в Закона за здравословни и безопасни условия на труд, Кодекса на труда и Наредба 7 за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд на работното място и при използване на работното оборудване.

Директива 90/314 (пакетни пътувания, пакетни почивки и пакетни екскурзии) - Директивата е въведена частично още през 1998г. чрез Закона за туризма и Наредбата за лицензиране на туристическите дейности. В одобрения от МС проект за изменение и допълнение на Закона за туризма напълно са въведени изискванията на Директивата.

Директива 93/13 (неравноправни условия в договорите с потребители) - Директивата е въведена в българското законодателство през 1999г. чрез Закона за защита на потребителите и правилата за търговия

Директива 95/46 (защита на лицата при обработка на личните данни и за свободното движение на такива данни) - предстои приемането на Закона за защита на личните данни, проекта на който е предложен на публично обсъждане, с което директивата ще бъде изцяло имплементирана.

Директива 92/59 (обща безопасност на продуктите) - Директивата е въведена през 1999г. чрез Закона за защита на потребителите и правилата за търговия и Наредбата за изтегляне от пазара и унищожаване на опасни стоки.

Регламенти 2407/92 и 2408/92 - има договорени преходни мерки.

Разработен е проект на наредба за лицензиране на въздушните превозвачи, в която са зaleгнали изискванията на регламент 2407/92 и в частност тези на член 4 за собственост и контрол

Директива 96/67 за достъпа до пазара за наземно обслужване на летищата в Общността е транспонирана в Наредба 20 свързан с Закона за гражданското въздухоплаване.



[02_CONF_BG_17_01_BG.doc](#) (199.5 Kb)



[02_CONF_BG_17_01_Add_3.doc](#) (183 Kb)



[02_CONF_BG_17_01_Add_4.doc](#) (240.5 Kb)



[02_CONF_BG_17_01_Add_5.doc](#) (80.5 Kb)



[02_CONF_BG_17_01_Add_7.doc](#) (636 Kb)



[02_CONF_BG_17_01_Add_10.pdf](#) (26.49 KB)



[03_CONF_BG_14_02_BG.doc](#) (353 Kb)

Index

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Chapter 1 : CONF-BG 17/01 | p. 1 |
| Chapter 2 : CONF-BG 17/01 Add2 | p. 6 |
| Chapter 3 : CONF-BG 17/01 Add3 | p. 7 |
| Chapter 4 : CONF-BG 17/01 Add4 | p. 8 |
| Chapter 5 : CONF-BG 17/01 Add5 | p. 9 |
| Chapter 6 : CONF-BG 17/01 Add7 | p. 10 |
| Chapter 7 : CONF-BG 17/01 Add10 | p. 11 |
| Chapter 8 : CONF-BG 14/02 | p. 12 |
| Съдържание | p. 13 |