
Ангажменти по глава 9 "Транспортна политика" – състояние на направеното досега

Публикуван на: 25.04.2005

АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Основно предимство от интегрирането на България в автомобилния транспортен пазар на Европейската общност е получаването на пълен и неограничен достъп до него. Сега този достъп е ограничен на базата на двустранни споразумения със страните-членки и договорени в тях контингенти от разрешителни за достъп до пазара.

Европейският съюз многократно е изразявал своята позиция, че пълен достъп до транспортния пазар на Общността може да бъде предоставен при пълно приемане и прилагане на европейското законодателство, включително социално, техническо, фискално, както и това за безопасност и опазване на околната среда.

Социалното законодателство основно обхваща условията за достъп до професията автомобилен превозвач на пътници и товари, съгласно които кандидатите за придобиването ѝ следва да отговарят на следните критерии – финансова стабилност, професионална компетентност и благонадеждност, гарантиращи качество и безопасност на предоставяните услуги. За постигането на количествените критерии за финансова стабилност на българските превозвачи, извършващи основно вътрешни превози е предоставен адаптивен период за постигане на необходимата конкурентноспособност в рамките на 4 години преходен период.

Спазването на времето за управление на превозното средство и за прекъсване и почивка, както и контролът на спазването му е друг основен аспект от социалното законодателство на Европейската общност, което води до подобряване безопасността на движение, качеството на услугите и условията на труд.

Европейското законодателство в областта на безопасността основно обхваща задължението за употреба на контролни уреди за регистриране данните за движението на автомобилите и работата на екипажите (тахографи), както и за монтирането на устройства за ограничаване на скоростта, в резултат на което се подобрява безопасността на движение, качеството на услугите и условията на труд. Отчитайки моралната и физическа остарялост на част от българския автомобилен парк, все пак в Наредбата за тахографите е заложена поетапност в задължението за монтиране на уредите в зависимост от възрастта на превозните средства. Подобна поетапност е предвидена и в Наредбата за ограничителите на скоростта и на Наредба за превоз на опасни товари по шосе, с оглед да се даде възможност на превозвачите да преценят дали да преоборудват автомобилите си като междувременно съберат средства за това, или да ги подменят с по-нови, отговарящи на европейските стандарти.

Съществено условие за членство в ЕС е елиминирането на различията в нашите и европейските стандарти относно масите и размерите на търговските превозни средства, поради неблагоприятния ефект, който имат върху условията за конкуренция и пречките, които създават при превозите между страните членки.

Тези стандарти отразяват баланса между рационалното и икономичното използване на търговските пътни превозни средства и изискванията, свързани с поддръжката на инфраструктурата. Понастоящем носимоспособността на голяма част от нашите пътища не отговаря на европейските стандарти от 11,5 т. натоварване на ос, поради което е

необходимо сериозно адаптиране на българската пътна мрежа към тази на ЕС. За целта са необходими значителни инвестиции, поради което страната ни е поискала 7 години преходен период за привеждането в съответствие на националната пътна мрежа.

Друго важно условие за членство в ЕС е фискалната хармонизация. Основната директива, която България следва да въведе в своето законодателство и да прилага по отношение на автомобилния транспорт е Директива 1999/62 за данък върху превозните средства и заплащане на пътна такса за ползване на пътната инфраструктура на принципа на справедливост, разходоориентираност и не дискриминация. Българската страна изпълни това изискване с въвеждането на винетна система за налагане на такса за ползването на определени с Решение на МС републикански пътища и пропорционална на продължителността на използване и съобразена с разходите причинявани от различните превозни средства. Приходите от такси следва да покриват основните инфраструктурни разходи – за поддръжка, рехабилитация, модернизация, реконструкция, инвестиции, което ще доведе до по-добра поддръжка на автомагистралите и първокласните пътища, подобряване капацитета и качеството на пътя.

Освен това при хармонизиране с таксовата политика на ЕС, която е основана на принципа на недискриминация, и постигането на равнопоставеност на българските и чуждестранните превозвачи, таксите за българските превозвачи в чужбина ще станат по-ниски от сега съществуващите.

Предстои разработването и приемането на следните нормативни актове:

1. Наредба за транспортируеми съдове под налягане;
2. Наредба за въвеждане на изискванията на Регламент 3821/85 (за дигитални тахографи);
3. Изменение и допълнение на Наредба № 11 за движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства и др.

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Основната политика на правителството на Република България в областта на железопътния транспорт е свързана с подобряване функционирането на жп сектор в новите пазарни условия.

От 2000 г. започна нов етап на радикално реформиране на сектора. Беше приет нов Закон за железопътния транспорт, с който се въведоха европейските стандарти за българската железопътна транспортна система.

В изпълнение на този закон се създадоха три нови структури - ИА "Железопътна администрация", НК "Железопътна инфраструктура" и "Български държавни железници" ЕАД с точно регламентиран предмет на дейност, отговарящ на европейските директиви и регламенти за железопътния сектор.

За нормалното функциониране в новите условия беше променена изцяло нормативната база, като основните дейности бяха регламентирани с 25 нормативни документа, които транспонират европейските изисквания – либерализация и равнопоставеност при достъпа до инфраструктурата, ясни правила за безопасност на превозите, лицензиране на превозвачи и др.

Основните приоритети в сектора до 2012 г. са:

- Реформиране на железопътния сектор;
- Либерализация и развитие на транспортния пазар с разширяване на продуктовата структура;
- Интеграция с Европейската железопътна транспортна система;
- Обучение и преквалификация на кадрите.

За изпълнението на приоритетите е предвидена реализацията на няколко програми – за развитие на нормативната база в железопътния сектор, пълна либерализация на транспортния пазар и развитие на общоевропейските коридори и нови ефективни и екологични технологии.

В резултат на провежданата от правителството политика към настоящия момент е налице една радикално реформирана железопътна система.

1. Транспортният железопътен пазар е либерализиран. Отворен е за превозвачи при равнопоставен достъп до инфраструктурата.
2. Отговорността за развитието и поддържането на инфраструктурата е приоритетна дейност на държавата.
3. Изградена е стройна система за лицензиране и сертифициране в отрасъла.
4. Разпределението на капацитета и достъпа до инфраструктурата е регламентиран в нормативната уредба, в това число и заплащането на инфраструктурните такси.
5. Извършената проверка на квалификацията на експлоатационния персонал (22 500 души), позволи безпроблемно да бъдат проверени кадрите на двете дружества – НК "ЖИ" и "БДЖ" ЕАД за усвояване на новата нормативна уредба.
6. Изцяло новата нормативна уредба отговаря на изискванията на директивите и регламентите на Европейския съюз.
7. Финансовото състояние на железниците е значително подобро.
8. Очаква се повишаване с 22% на скоростите в железопътната мрежа при реализацията на програмите, като за транс-европейските коридори ще бъдат достигнати и скорости от 130-160 км/ч. до 2015 г.
9. Влагането на инвестиции в отрасъла в размер на 3 534 млн евро за периода до 2012г. или средно годишно по 393 млн.евро ще позволи подобряване на параметрите на инфраструктурата и качеството на превозите.
10. Етапната приватизация на "БДЖ" ЕАД ще осигури развитието на предприятието.

Предстои разработването и приемането на следните нормативни актове:

1. Изменение и допълнение на Наредба № 57 за съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за осигуряване на необходимите параметри на взаимодействие, оперативност и съвместимост с трансевропейската железопътна система;
2. Изменение и допълнение на Наредба № 42 от 6.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност и др.

ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

В областта на въздушния транспорт някои от по-важните изисквания на ЕС са както следва:

- » Да се издава лиценз за авиационна дейност в съответствие с правилата на ЕС;
- » Постепенно да се уеднаквят условията за достъп на въздушните превозвачи до пазара на въздушни услуги с тези на ЕС;
- » Да се въведат същите условия за защита на и грижа към потребителите (пътниците), както тези в ЕС;
- » Постепенно да се приведат техническите изисквания и административните процедури в съответствие с тези в ЕС;
- » Да се приведат правилата за достъп до пазара на наземно обслужване в летищата в съответствие с тези на ЕС;
- Да се създаде независим орган за разследване на авиационни произшествия и инциденти в гражданската авиация.

Уеднаквяването на изискванията и на административните процедури ще благоприятства

икономически съществуващите предприятия в авиационния сектор. Например, притежаващите лиценз превозвачи ще оперират по маршрути в ЕС на основата на икономическата логика, без за това да се налагат ограничения на търговските права или да са необходими допълнителни разрешения от страна на администрацията.

За новосъздаващите се предприятия ще се премахнат бариерите за навлизане на пазара т.е. те ще могат да се конкурират на равна основа със съществуващите фирми в авиационната индустрия.

Ще се увеличат инвестициите в сектора, а това означава, че ще се запазят и увеличат работните места и ще се подобри обслужването на пътниците.

Неоспорим е положителният ефект за потребителите от либерализирането в сектора. Например, освен по-ниските цени, по-честите и разнообразни услуги, пътниците ще имат по-широки права и защита при сключване на договор за превоз с авиокомпанията т.е. обезщетения при отказан достъп на борда и при анулиране на полети, и съдействие при дълъг престой поради закъснение, възможност за премаршрутиране и др.

МТС продължава своята работа по приемане на нормативни актове за прилагане на Закона за гражданското въздухоплаване и за създаване на условия за конкуренция и постепенна пазарна либерализация при присъединяването. Полагат се сериозни усилия и за подобряване квалификацията на авиационния административен персонал и по-специално на инспекторите.

Разработен е и подробен график за влизане в сила на Третия пакет от законодателни мерки в областта на авиацията, Изисквания на Обединените Авиационни власти на Европа (JARs) и други приоритетни нормативни актове за периода 2003-2005 г.

Предстои разработването и приемането на следните нормативни актове:

1. Наредба за достъпа на въздушни превозвачи до пазара на въздушни услуги;
2. Наредба за изменение на Наредба №17 за условията и реда за постигане на сигурността в гражданската авиация;
3. Наредба за контрол на качеството в Националната програма за сигурност в гражданската авиация и др.

МОРСКИ ТРАНСПОРТ

Хармонизирането на националното ни законодателство с това на Европейския съюз постави нови критерии и изисквания по отношение на флота с цел повишаване безопасността на корабоплаването и подобряване опазването на морската среда чрез ефективен контрол върху корабите, осигуряване на свободен достъп до пазара на корабоплаването и лоялна конкуренция между участниците в него.

Процентът на задържаните български кораби по линия на Държавния пристанищен контрол за 2004 г. е 7.54 % (съгласно неофициалната статистика на Парижкия Меморандум за разбирателство за 2004 г.; официалният доклад ще се публикува през май 2005 г.). Този процент е малко по-нисък в сравнение с данните за 2003 г. (7.95 %). По неофициални данни на Парижкия Меморандум за разбирателство през 2005 г. България е извън "черния списък" на задържаните кораби. Основен проблем е високата средна възраст на българския флот, която е причина за влошените показатели за безопасността на българския флот. С цел подобряване на тези показатели се провежда цялостна политика за обновяване на българския флот. През изтеклата 2004 година са продадени за скрап 4 кораба, като за периода 01. 05. 2002 г. – 31.12.2004 г. са изведени от експлоатация общо 18 кораба.

Понастоящем 16 кораба, собственост на Параходство "Български морски флот" (най-големият корабособственик в България), на средна възраст около 13 години, са регистрирани под чужд флаг по искане на банките-кредиторки. Очаква се по-голямата част от тези кораби (около 70%) под чужд флаг да бъдат рефлагираны до средата на 2005 г. Процентът на задържаните кораби от тази група е приблизително два пъти по-нисък от процента на задържанятия на корабите под български флаг. Относително ниският процент

на техните задържания не може да бъде отчетен при изчисляването на данните за задържани кораби, плаващи под български флаг. Въпреки всичко, това е доказателство, че тенденцията за подобряване показателите на безопасността е постоянна, като се има пред вид, че "Български морски флот" е собственик и управлява както корабите под български флаг, така и корабите под удобен флаг. Предприети са мерки за възвръщане на тези кораби под български флаг, което ще снижи средната възраст на българския флот и ще намали процента на задържанията.

Във връзка с поетия от МТС ангажимент за ускорено въвеждане и изпълнение на изискванията на законодателството на ЕС, вече са приети 13 нови наредби които обезпечават прилагането на изменения Кодекс на търговското корабоплаване (КТК). Кодексът на търговското корабоплаване създава юридически възможности, чрез наредби да продължи въвеждането на европейските изисквания. КТК разглежда въпроса за морската безопасност в много аспекти – изисквания към корабите и тяхното техническо състояние, изисквания към екипажите от гледна точка на образованието и професионалната им квалификация, изисквания към условията за труд на екипажите, изисквания към структурата и дейността на контролните органи и др. При извършването на Държавен пристанищен контрол и всички други технически инспекции, безопасността е сред основните приоритети. Кодексът има за цел да повлияе във всички посочени направления, за да се постигне по-високо ниво на безопасност.

Следва да се отбележи, че в последните приети през 2004 г. изменения на Правилника за прилагане на закона за държавните помощи е предвидена възможността за предоставяне на държавни помощи в областта на корабоплаването за защита на отрасъла и заетите в него човешки ресурси, под формата на фискални и социални мерки; за комплектоването на корабите с екипажи; за обновяване на флота; за обучение и квалификация на морски лица.

Предстои разработването и приемането на следните нормативни актове:

1. Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване;
2. Наредба за правила и стандарти за безопасност на пътнически кораби от национално съобщение;
3. Наредба за безопасност на риболовните кораби;
4. Наредба за реда и условията за експлоатация на Система за наблюдение и информационно обслужване на корабоплаването;
5. Наредба на министъра на транспорта и съобщенията и министъра на финансите за мерки за регулиране капацитета на флота по вътрешни водни пътища;
6. Изменение на Наредба № 53 на министъра на транспорта и съобщенията, министъра на вътрешните работи и министъра на финансите за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата;
7. Изменение на Наредба № 1 на министъра на транспорта и съобщенията за вписване в регистъра на корабите;
8. Изменение на Наредба № 5 на министъра на транспорта и съобщенията за корабните документи;
9. Наредба на министъра на транспорта и съобщенията за техническите изисквания към корабите от вътрешно водно плаване;
10. Наредба на министъра на транспорта и съобщенията за разследване на произшествията в корабоплаването и др.

За допълнителна информация:

Радослава Петрова, Пресцентър,

Министерство на транспорта и съобщенията

Тел: 940 96 25

e-mail: rpetrova@mtc.government.bg