

ХРИСТИНА НИКОЛОВА

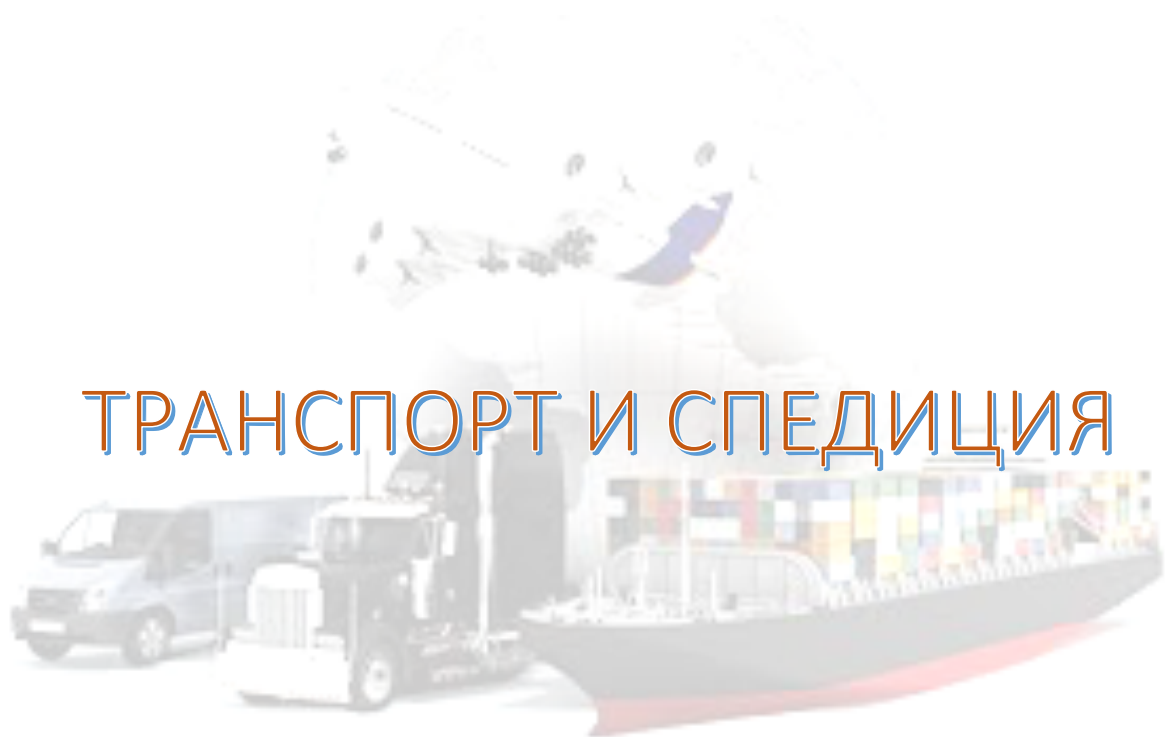


ТРАНСПОРТ И СПЕДИЦИЯ



УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВНО СТОПАНСТВО

проф. д-р Христина Лазарова Николова



ТРАНСПОРТ И СПЕДИЦИЯ

София, 2018 г.

Учебникът е предназначен за студентите от всички направления на обучение в УНСС, които изучават дисциплината „Транспорт и спедиция“ от избираемия блок с фундаментални университетски дисциплини. Той може да се използва и от всички, които се интересуват от правилата и процедурите за осъществяване на превози и за наемане на превозвачи и спедитори, както и при организирането на пътнически и товарни превози по различни видове транспорт с цел изясняване на правата, задълженията и участието на потребителите в процесите на превоз на хора и стоки.

В учебника е направен преглед на мястото, ролята и значението на транспорта в съвременното общество. Дефинирани са областите на взаимодействие между участниците на транспортния пазар и са изяснени техните функции. Представени са изискванията за лицензиране на транспортните компании, както и регулационните изисквания, на които те трябва да отговарят, за да бъдат допуснати до транспортния пазар. Описани са основните организационни форми, които намират приложение при организацията на превозите. Изяснени са правилата за сключване на договори за превоз на пътници и товари и са описани правата и задълженията на страните по тези договори. Отделено е място и правилата за управление и осигуряване на достъп до транспортната инфраструктура, както и на определянето и събирането на инфраструктурни такси. В заключителните глави са изяснени основни въпроси относно функциите на спедиторите и техните правомощия по организацията на превозите.

Целта на този учебник е да предостави общи знания за организацията на превозите и транспортния процес като цяло, които да могат да бъдат използвани от обучаемите в тяхната професионална практика и в ежедневието им, като потребители на транспортни услуги.

Всички права са запазени! Не се разрешават копиране, възпроизвеждане и разпространение на книги или части от тях по какъвто и да е начин без писменото разрешение на автора.

Авторът носи пълна отговорност за оригиналността на произведението, както и за грешки, допуснати по негова вина.

© ХРИСТИНА ЛАЗАРОВА НИКОЛОВА

Рецензенти: Проф. д.в.н Боян Кирилов Медникаров

Проф. д-р Даниела Димитрова Тодорова

ISBN 978-619-232-051-5

Електронен учебник

СЪДЪРЖАНИЕ

Глава I.....	7
<i>ИКОНОМИЧЕСКА СЪЩНОСТ И РОЛЯ ТРАНСПОРТА</i>	7
1. <i>Транспортът в съвременното общество</i>	7
2. <i>Видове транспорт – характерни особености</i>	9
3. <i>Организация на транспортните решения</i>	12
Глава II.....	15
<i>ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР</i>	15
1. <i>Характеристика, пазарна структура и сегментиране на транспортния пазар</i> 15	
2. <i>Търсене на транспортни услуги</i>	18
3. <i>Предлагане на транспортни услуги</i>	19
Глава III.....	34
<i>ЛИЦЕНЗИРАНЕ И РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ</i>	34
1. <i>Лицензиране и регулиране в автомобилния транспорт</i>	36
2. <i>Лицензиране и регулиране в железопътния транспорт</i>	40
3. <i>Изисквания за регистриране и регулиране в морския транспорт</i>	44
4. <i>Лицензиране и регулиране в речния транспорт</i>	46
5. <i>Лицензиране и регулиране във въздушния транспорт</i>	47
Глава IV.....	56
<i>ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ СРЕДСТВА И ПЕРСОНАЛА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ</i>	56
1. <i>Автомобилен транспорт</i>	56
2. <i>Железопътен транспорт</i>	60
3. <i>Морски транспорт</i>	63
4. <i>Речен транспорт</i>	66
5. <i>Въздушен транспорт</i>	68

Глава V.....	71
ОРГАНИЗАЦИОННИ ФОРМИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ТОВАРНИТЕ И ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ	71
1. Организационни форми за осъществяване на превозите по автомобилен транспорт.....	71
2. Организационни форми за осъществяване на превозите по железопътен транспорт.....	73
3. Организационни форми за осъществяване на превозите по воден транспорт	74
4. Организационни форми за осъществяване на превозите по въздушен транспорт.....	78
Глава VI.....	80
СКЛЮЧВАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОР ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ.....	80
1. Нормативно-правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по автомобилен транспорт.....	80
2. Нормативно-правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по железопътен транспорт.....	83
3. Нормативно-правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по воден транспорт	87
4. Нормативно – правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по въздушен транспорт.....	90
Глава VII.....	94
ЦЕНИ И ЦЕНООБРАЗУВАНЕ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ	94
1. Цени и ценообразуване при пътническите превози по автомобилен транспорт.....	94
2. Цени и ценообразуване при пътническите превози по железопътен транспорт.....	97
3. Цени и ценообразуване на пътническите превози по воден транспорт	99
4. Цени и ценообразуване на пътническите превози по въздушен транспорт..	100

Глава VIII.....	102
СКЛЮЧВАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОР ЗА ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ	102
1. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по автомобилен транспорт.....	102
2. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по железопътен транспорт.....	104
3. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по воден транспорт.....	113
4. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по въздушен транспорт.....	127
Глава IX.....	130
ЦЕНИ И ЦЕНООБРАЗУВАНЕ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ.....	130
1. Цени и ценообразуване на товарните превози по автомобилен транспорт	130
2. Цени и ценообразуване на товарните превози по железопътен транспорт	133
3. Цени и ценообразуване на товарните превози по воден транспорт	135
4. Цени и ценообразуване на товарните превози по въздушен транспорт.....	139
Глава X.....	142
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА – УПРАВЛЕНИЕ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОСТЪП.....	142
1. Същност и характеристика на транспортната инфраструктура.....	142
2. Управление и осигуряване на достъп до пътната инфраструктура.....	146
3. Управление и осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура .	149
4. Управление и осигуряване на достъп до пристанищната инфраструктура .	155
5. Управление и осигуряване на достъп до летищната инфраструктура.....	159
Глава XI.....	162
ТАКСИ ЗА ДОСТЪП ДО ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	162
1. Инфраструктурни такси в автомобилния транспорт	162
2. Инфраструктурни такси в железопътния транспорт	168

3. Инфраструктурни такси във водния транспорт.....	170
4. Инфраструктурни такси във въздушния транспорт	172
Глава XII	179
СЪЩНОСТ И ХАРАКТЕРИСТИКА НА СПЕДИЦИЯТА	179
1. Същност и значение на спедиторската дейност	179
2. Международни и национални регламенти в областта на спедицията	180
3. Спедиционен договор – същност, особености и видове.....	181
4. Транспортно-спедиционни операции и услуги.....	183
5. Отговорност на спедитора	186
6. Рекламации и давностни срокове по спедиционните договори	186
5. Спедиторски документи и формуляри	187
ГЛАВА XIII	190
ХАРАКТЕРИСТИКА НА СТРУКТУРАТА И ДЕЙНОСТТА НА СПЕДИТОРСКИТЕ КОМПАНИИ..	190
4. Корпоративна структура на спедиторските компании.....	190
2. Видове спедиторски компании	191
3. Специфики в дейността на спедиторските компании.....	194
4. Кредитна политика и кредитен рейтинг на клиентите.....	196
БИБЛИОГРАФИЯ	199
ИЗПОЛЗВАНИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ:.....	200

Глава I

ИКОНОМИЧЕСКА СЪЩНОСТ И РОЛЯ ТРАНСПОРТА

1. Транспортът в съвременното общество

Развитието на съвременното общество изисква запазването на икономическа и социална стабилност, което зависи до голяма степен от възможностите за обществени комуникации, както и от вътрешната и външна търговия. Въпреки че системата за електронни комуникации е развита до ниво, при което връзките между отделните хора и компании могат да се осъществят виртуално, то икономическия живот, професионалната реализация, взаимната зависимост, единство и съгласуваност могат да се постигнат и зависят до голяма степен от добре организираната и функционираща транспорта система. Тази система предоставя възможности на хората да пътуват и улеснява търговията като осигурява придвижването и обмена на всички видове продукти. Хората пропътуват огромни разстояния с цел осъществяване на бизнес и прекарване на свободното време. Стоките се придвижват през различни територии и страни с цел задоволяване на потребителското търсене на населението.

Значението на транспорта за съвременното общество е очевидно за всеки, когато вниманието се насочи към това как пътуват хората и как се задоволяват техните потребности от стоки и услуги.

Много често местоживеенето и работното място са отдалечени едно от друго. В съвременното общество хората могат да изберат да живеят далече от мястото, на което работят и да използват ежедневно обществения пътнически транспорт – автобус, влак, метро – или собствен автомобил. При това, въпреки че живеят в отдалечени от местоработата зони (крайградски зони, жилищни комплекси, сателитни населени места), те могат да изпълняват ефективно служебните си задължения.

Голям брой хора пътуват по въздуха до отдалечени места за празници, с цел посещение при приятели или преместване. Пътешествениците се придвижват по международните пътища и през границите на отделните държави с каравани или с яhti, пресичайки териториалните води на различни страни. Почитателите на спорта, музиката, изкуството и т.н. не трябва да ограничават своите интереси само до местните стадиони, спортни зали и кинозалони, те могат да прекосят света, за да видят своя любим отбор, музикална група или звезда.

Всички стоки, които се потребяват от хората са били транспортирани по някакъв начин – суровините за производството на основните стоки за потребление (като стомана и пластмаса), готовите продукти, храната и т.н. Някои от тези продукти са превозени с кораби, камиони или влакове на някои от етапите на тяхното производство от суровина до готов продукт. Без транспорт ефективността на световната икономика би намалела значително.

Съвременното общество зависи в голяма степен от естествените енергийни източници, за да осигури производствените процеси, за да гарантира отопление и осветление на домовете и за осъществяване на пространствено преместване на стоки и хора. То функционира ефективно благодарение на транспортните връзки, които са се развивали в

течение на векове и поради факта, че постиженията на науката и технологиите са намерили отражение в транспорта. Бързите комуникации създават възможности за преодоляване на бариерите между различните страни и народи.

Всичко това дава основание да се заключи, че съществуват голям брой стопански субекти, свързани с различните видове транспорт – автомобилен, железопътен, воден, въздушен и тръбопроводен, чието съществуване гарантира поддържането на адекватна на съвременните нужди транспортна система. Всички тези субекти, като се започне от транспортните компании, предлагащи превози на пътници и товари и се приключи с правителствените агенции, контролиращи осъществяването на транспортната дейност, имат за цел да осигурят сигурен и ефективен транспорт за обществото.

Най-общо причините и необходимостта от осъществяването на превози могат да се обобщят по следния начин:

- Хората пътуват, за да се придвижат до място, в което ще осъществяват своите бизнес или трудови ангажименти или с цел да почиват;
- Стоките се превозват от едно място на друго с цел да се осигури тяхната продажба и да се задоволят потребностите на населението от стоки и услуги.

Подобно обобщение дава основание да се твърди, че транспортът не е крайната фаза на описаните процеси (пътуванията и придвижването на стоките от едно място на друго), а средство за достигане до тази фаза. Потребителите използват различни видове транспорт, за да задоволят своите нужди от различни стоки и услуги. Следователно, търсенето на транспортни услуги може да се дефинира като производно на търсенето на стоки и услуги.

При условие, че осъществяването на превозите е свързано с придвижването на хора и стоки от едно място на друго, то изпълнението на самите превози е по същество основната оперативна цел на транспорта. При това тази цел трябва да бъде изпълнена при спазването на определени условия за сигурност, икономичност и в рамките на определено време. Това не означава, че превозната дейност трябва да се осъществява възможно най-бързо, а в съответствие с цената и качеството на предлаганите услуги. Освен това, за всички дейности, не само за транспортната, е характерен стремежа към осигуряването на ефективност. Тази цел предполага генерирането на достатъчно финансови средства за инвестиране в нови активи, с оглед посрещането на непрекъснато променящите се условия на обкръжаващата среда и вътрешна среда.

Всички видове икономически дейности включват продажба на „продукти“, независимо дали става въпрос за производствени предприятия или компании, предлагащи услуги, каквито са транспортните. Това са продуктите, които закупуват потребителите. Предприятията, предлагащи услуги на потребителите не предлагат физически, а невеществени продукти. При интерпретирането на тази „продуктова“ концепция и когато проблемът се разглежда от гледна точка на транспортния оператор може да се приеме, че предлаганият „продукт“ е място за пътуване или пространство в транспортните средства за превозване на стоки. От гледна точка на потребителите отново може да се твърди, че те търсят място в автомобилите, автобусите, влаковете, самолетите,

корабите за пътуване и респективно пространство за превозване на техните стоки. Проблемът обаче е по-сложен и изисква отчитането на някои допълнителни обстоятелства. Потребителите използват транспорта, поради необходимостта от задоволяването на други свои потребности. Трябва да се има предвид също така, че те не само трябва да заплатят транспортната цена, но и да жертват част от своето време, което могат да използват за осъществяването на други дейности. Разбира се, съществува и риск пътниците да претърпят определени неудобства, а стоките да бъдат увредени по време на превоз. Много потребители оценяват високо стойността на своето време, както показват множество научни изследвания. В този смисъл, транспортът е не само една от основните дейности в съвременното общество, той е свързан с пространственото преместване на стоки и хора с цел задоволяване на определени потребности.

Извършената работа при осъществяването на транспортните услуги се измерва чрез показатели, характеризиращи обема и разстоянията на превозите. Транспортната работа, извършена при осъществяването на товарните превози се измерва чрез количеството произведени тонкилометри (ткм), които са произведение от количеството на превозените товари (Q) в тонове и разстоянието на превозите (l), изразено в километри. Аналогично при пътническите превози транспортната работа се изразява чрез количеството пътник километри (пкм), получени като произведение на броя на превозените пътници (P) по разстоянията (l), на които се извършват пътуванията

2. Видове транспорт – характерни особености

Отделните видове транспорт предлагат превози с различни транспортните средства и по този начин осигуряват мобилност на хората и стоките. Най-общо може да се разграничат три вида транспорт - наземен (автомобилен, железопътен и тръбопроводен), воден (морски и речен) и въздушен. Всеки вид транспорт се характеризира от набор от технически, операционни и търговски характеристики, които го отличават от другите видове и го правят особено подходящ за точно определен вид услуги.

- **Автомобилен транспорт.** Пътната инфраструктура се изгражда върху големи пространства и има най-малки ограничения при изграждането си в сравнение с инфраструктурата на другите видове транспорт. Въпреки това, следва да се отчитат физическите и географски ограничения при изграждането на пътищата, както и допълнителните разходи за преодоляването на определени пространства - при пресичането на реки или пресечени местности (за изграждане на мостове, виадукти и пр.). Исторически, автомобилният транспорт е възникнал, за да се използва като допълнение към другите начини на придвижване (ходене пеша, колоездене, използването на жива тяга през 19 в.), но с нарастването на автомобилизацията той претърпява бурно развитие през 20 век. Автомобилният транспорт предоставя изключителна операционна гъвкавост, тъй като превозните средства могат да се използват за различни цели и без да излизат извън изградените за това пътища. Превозите по този вид транспорт се отличават с високи разходи за 1 тонкилометър или 1 пътниккилометър, както и високи разходи за поддържане на пътната инфраструктура. Основните клиенти на този вид транспорт са леките производства, които изискват срочна доставка на товари в

малки количества, както и хората, които желаят да пътуват на относително кратки разстояния. С развитието на контейнеризацията, автомобилният транспорт става важен елемент от дистрибуцията на стоките. Като важна особеност, следва да се отчита неговата ниска екологичност и високите разходи на изкопаеми горива при осъществяването на 1 ткм, респективно 1 пкм транспортна работа.

- **Железопътен транспорт.** За извършването на железопътни превози е необходимо изграждането на железни пътища и наличието на подходящи превозни средства. В светлината на съвременното развитие, железопътният транспорт обхваща и монорелсовия транспорт и транспорта с използване на магнитна левитация. Всички те имат средно ниво на физически ограничения, свързани с типа на използваните локомотиви и ниски наклони на кривите за движение по релсите, особено при товарните превози. Традиционно този вид транспорт се използва от тежките индустрии, а контейнеризацията от последните години доведе до подобряване на гъвкавостта на железопътния транспорт чрез свързването му с автомобилния и морския в едни и същи вериги на доставките. Железопътният транспорт е вида наземен транспорт, който предлага най-голям капацитет за превоз на товари (до 23 000 тона въглища с един влак – най-тежкия влак в света). Същевременно той предлага най-ниска цена за превоз на един тон товар на 1 км спрямо другите видове наземен транспорт, при по-ниска консумация на енергия, по-ниски разходи на труд и по-висока екологичност на превозите. От своя страна, необходими са големи първоначални разходи за неговото устройване, а и различните междурелсия често представляват проблем пред оперативната съвместимост на отделните железопътни системи.

- **Тръбопроводен транспорт.** Възможностите за устройване на този вид транспорт са практически неограничени, тъй като тръбопроводи могат да се изграждат практически навсякъде – върху или под земната повърхност, под или над водата и т.н. Най-дългият газопровод е изграден между Алберта и Сарния в Канада и има дължина от 2 911 км. Най-дългият петролопровод е Транссибирският с дължина 9 344 км, свързващ Руските арктически петролни находища в Източен Сибир със Западна Европа. Капацитетът за превоз и разходите за изграждане на тръбопроводите варират в зависимост от диаметъра на тръбите и нарастват пропорционално с разстоянието и вискозитета на превозваните горива (ниска плътност на природния газ и висока – на петрола). Много важен елемент от тръбопроводната транспортна система са терминалните станции, в които се осъществяват връзките с рафинериите и пристанищата за натоварване на танкерни кораби с природен газ или нефт.

- **Воден транспорт.** Поради спецификите на водата, която осигурява възможност за придвижване и ограничено съпротивление, морският транспорт е един от най-ефективните видове за превоз на големи количества товари на дълги разстояния. Основните морски пътища включват океаните, крайбрежните води, моретата, езерата, реките и плавателните канали. Поради конкретната локализация на определени икономически дейности, движението по водни пътища се извършва по конкретни морски и речни коридори, особено що се отнася до превозите в Северно-Атлантическия океански пояс и в Северния Тих Океан. Изграждането на пристанища, канали, шлюзове, драгажи и други съоръжения са свързани с необходимостта от улесняване на движението и обработването на

превозните средства и с намаляване на прекъсванията при превозите. Най-големите речните пътища в световен мащаб включват речно-каналната система на река Рона и Рейн-Майн-Дунав в Западна и Централна Европа, речно-каналните системи Волга-Дон в Русия, Сейнт Лоран – Големите Езера в САЩ, Мисисипи и нейните притоци, Амазонка, реките в Панама и Парагвай, както и реките в Китай.

Водният транспорт се отличава с високи разходи за изграждане на пристанищната инфраструктура, която е една от най-скъпо струващите за изграждане, поддържане и модернизация. Освен това, високи са и разходите за изграждане и закупуване на нови кораби. Повече от всеки друг вид транспорт, водният транспорт е насочен към обслужване на тежките индустрии като предоставя специални услуги и съоръжения за улесняване на достъпа на стоманената и химическата индустрия до пристанищата. Успоредно с това, този вид транспорт осигурява най-ниската цена за превоз на 1 т. товар на 1 км, при ниски разходи на енергия и висока екологичност. Същевременно негов голям недостатък е ниската скорост на доставка на товарите. С развитието на транспортните системи от последните десетилетия се работи активно върху възможностите за преодоляването на този недостатък чрез ефективни комбинации с други видове транспорт за постигане на оптимални параметри на товарните транспортни услуги.

- **Въздушен транспорт.** Използването на въздушните пространства за осъществяването на превози е практически неограничено, но следва да се има предвид, че наситеността с полети е по-голяма над територията на Северния Атлантически океан, в рамките на териториите на Северна Америка, Европа и Северния Тих Океан. Ограниченията пред този вид транспорт имат различни измерения и могат да бъдат както от пространствен, така и от климатичен, метеорологичен и географски характер. Така например, един търговски самолет има нужда от писта за излитане и кацане с дължина поне 3 300 метра.

Въздушният транспорт се отличава с най-висока цена за превоз на товари и пътници. Именно затова и дейностите във въздушния транспорт са свързани с обслужване на нуждите на сектори като туризъм, финанси, експресни услуги и пр., които са насочени към осигуряване на мобилността на хора и стоки на дълги разстояния. През последните години, този вид транспорт бележи ръст на търсенето на товарни превози на скъпоструващи стоки и играе все по-важна роля в глобалната логистика. Не бива обаче да се подценява неговия принос за замърсяването на околната среда и високите разходи на енергия при осъществяването на превозите.

- **Интермодален транспорт.** Касае комбинирането на отделните видове конвенционален транспорт, по начин, който позволява използването на техните относителни експлоатационни и икономически предимства. Въпреки, че интермодалните превози намират приложение както в товарния, така и в пътническият транспорт, техният най-важен принос е по отношение на превозите на товари. Контейнеризацията е този фактор, който в най-голяма степен съдейства

за интермодалността, като позволява на морския, въздушния и наземните видове транспорт да осъществяват оптимални връзки и да взаимодействат помежду си.

На базата на ключовите операционни и търговски предимства на отделните видове транспорт възниква т.нар. интермодална конкуренция¹. Следва да се има предвид обаче, че съвременното развитие на транспорта е повлияно в голяма степен от концепцията за интегрираните транспортни системи, при която се изисква максимална гъвкавост при използването на всеки вид транспорт и това рефлектира в ограничаване на конкуренцията между видовете транспорт. Те могат да се конкурират или да взаимодействат помежду си, за да осигурят възможно най-изгодни условия за превоз по отношение на цените, скоростта на доставка на стоките, достъпността до транспортните средства, честотата, безопасността, комфорта на превозите и т.н. При това разходите са един от основните фактори, които въздействат върху потребителите при вземането на транспортни решения.

3. Организация на транспортните решения

Всеки вид транспорт се стреми да задоволи търсенето на превози и по този начин да гарантира мобилността на хора и стоки. Мобилността в този контекст се раглежда като възможност да се пътува и като осигуряване на достъп до транспортни услуги. Транспортните услуги са характерни с това, че при тях процесът на осъществяване на услугата съвпада с процеса на нейното потребление. За разлика от стоките, които се превозват в рамките на транспортния процес, и които могат да бъдат складирани и съхранявани за по-късно използване, транспортните услуги не могат да бъдат складирани и съхранявани за по-късно.

Нуждите от транспорт се задоволяват в зависимост от разполагаемите решения и възможности – например най-елементарния начин да се задоволи необходимостта от придвижване от едно място на друго е ходенето пеша. В други случаи обаче е необходимо изграждането на скъпо струваща инфраструктура, за да може да се извършват превози между по-отдалечени населени места, какъвто е случая с международните въздушни превози например.

Икономическите системи обхващат различни дейности, разположени в различни райони, което поражда необходимост от транспорт. Съответно транспортните потребности от своя страна изискват изграждането на транспортна инфраструктура, без която не може да се осъществи нито едно придвижване.

Осигуряването на придвижване на хора и стоки може да бъде базирано на два основни избора, а именно:

- **Транспорт за собствена сметка.** В този случай потребителите използват техни собствени транспортни средства (лични автомобили, собствен превозен парк от автомобили, вагони и пр. на производствени предприятия и т.н.), за да

¹ От английски език – *intermodal* или *modal competition* - конкуренция между отделните видове транспорт.

пътуват или да превозват произведените или продаваните от тях стоки. При това потребителите имат директен достъп до транспортните средства, но са необходими значителни инвестиционни средства за тяхното закупуване и съществува риск от неефективно използване на този превозен парк (празен пробег). Не съществува специфична връзка между размера на компаниите и използването на транспорт за собствена сметка. Това транспортно решение се използва както от малки локални компании, така и от големи интернационални корпорации.

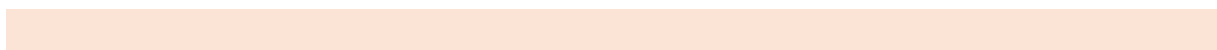
- **Обществен транспорт - наемане на транспортни средства за изпълнение на превозите.** Транспортните компании предлагат услуги на потребителите, които се нуждаят от тях. Те разполагат с необходимите транспортни средства и достъп до транспортната инфраструктура за изпълнение на превозите. Съответно, потребителите заплащат за транспортните услуги според условията на договорите за превоз. Например: за услугите на товарния автомобилен транспорт, корабните контейнерни линии, железопътните оператори и автобусните компании. Конкуренетоспособността е ключов фактор за успеха на транспортните компании, предлагащи услуги срещу заплащане. Тя е свързана с възможностите на транспортните фирми да предлагат по-качествени и по-евтини транспортни услуги на техните клиенти. Основният риск при изпълнението на транспортните решения с наемане на превозвач е промяната на превозните цени и условията на транспортния пазар, както и недостатъчния или неподходящ транспортен капацитет. Транспортните компании имат различен размер и специализация, в зависимост от пазарния сегмент на който оперират. Съществуват както големи транспортни компании, които предлагат същевременно и логистично обслужване, така и малки оператори, които предлагат само отделни видове превозни услуги в локален мащаб.

Във връзка с реализацията на транспортните решение следва да се отчита, че търсенето на превози се генерира от икономическата активност на хората, институциите и отделните сектори. При това е необходимо да се прави разграничение между транспортни нужди, свързани с консумацията на стоки и услуги и транспортни нужди, свързани с производствените дейности.

Транспортните нужди, свързани с производствените дейности имат чисто икономически основания. Например, при превоза на полуфабрикати от една до друга фаза на производството, разположени в различни географски локации се създава добавена стойност в рамките на производствения процес като същевременно се използват предимствата на различните държави по отношение на разходите за производство.

Транспортни нужди, свързани с консумацията на стоки и услуги от своя страна генерират по-малко видима добавена стойност. Например, пътуването с личен автомобил не генерира добавена стойност в чисто икономически смисъл, но има определена полезност и генерира удовлетворение на личните транспортни потребности на отделните хора.

Дискусията за функционирането на транспортния пазар е от особено значение, когато става въпрос за транспортните нужди на производствените дейности, но потребителската гледна точка трябва също да бъде отчитана. Локацията на ресурсите, производствените предприятия, дистрибуционните центрове и пазарите са свързани а товарните превози. Докато превозите на пътници се влияят в най-голяма степен от местоположението на жилищните райони, търговските и индустриални зони и зоните за отдих и туризъм.



Глава II ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР

Транспортът е процес на пространствено преместване на хора и стоки. Основният предмет на икономическо изследване на този процес е свързан с разпределението на ресурсите при осъществяването на пространственото преместване. Въпросите, касаещи използването на един или друг вид транспорт при осъществяването на превозите, както и съотношението между отделните видове транспорт поставят основите на изследването на транспортната система. Функционирането на тази система създава възможност за успешното преодоляване на пространството при необходимост и осигурява ползи за обществото под формата на:

- Увеличаване на възможностите за достъп до пазари, при което стоките произведени в националната икономика могат да се продават на потребителите в различни райони на страната;
- Подобряване на условията за международна търговия и ползите от икономическата интеграция;
- Създаване на възможности за прилагане на концепцията „точно на време“, при която доставката на стоки, суровини и материали се извършва в момента, в който трябва да бъдат вложени в производствените процеси и по този начин се намалява необходимостта от поддържане на фирмени запаси;
- Повишаване на мобилността на трудовите ресурси – работниците и служителите в различни предприятия могат да живеят на отдалечени разстояния и да пътуват ежедневно;
- Повишаване на конкурентоспособността на националната икономика – ефективно организираната транспортна система създава предпоставки за минимизиране на транспортните разходи, които формират т.нар. „транспортна съставляваща“ в цената на произведените стоки и услуги.

От своя страна транспортната инфраструктура е част от обществения капитал, която създава възможност за придвижване на хора и стоки от едно място на друго. При функционирането на всяка икономическа система значителна част от обществения капитал е инвестирана в транспортна инфраструктура. Нейното използване поражда определени положителни и отрицателни ефекти. Промените в равнището на осигуреност с транспортна инфраструктура влияят върху разходите за извършване на превози по различните видове транспорт и по този начин въздействат върху поведението на транспортните фирми и потребителите на транспортни услуги.

1. Характеристика, пазарна структура и сегментиране на транспортния пазар

Транспортният пазар представлява специфична сфера на търсене и предлагане на транспортни услуги и свързаните с тях транспортни мощности с цел осъществяване на пространствено преместване на товари и пътници и задоволяване на потребностите на населението от превози, т.е. той е по същество потребителски пазар (пазар на транспортни услуги). За постигането на общо пазарно равновесие е необходимо едновременното наличие на равновесие както на транспортния, така и на пазара на транспортната инфраструктура, който е своеобразен факторен пазар, тъй като осигурява

необходимите предпоставки и условия за осъществяването на пространственото преместване на пътници и товари, т.е. на превозите.

В контекста на макроикономическия оборот взаимоотношенията между участниците на тези два вида пазари са представени на фигура 1.



Фигура 1 Модел на взаимоотношенията между участниците на транспортния пазар и пазара на транспортната инфраструктура

Участниците на транспортния пазар, представени в тази схема са:

- Потребители на транспортни услуги са физическите и юридически лица, които формират търсенето на превози. Те извършват или са готови да извършват определени разходи за задоволяване на своите потребности от транспортни услуги.
- Транспортните фирми предлагат превози на транспортния пазар, за което получават доходи и също така – търсят достъп до съответната инфраструктура, за което заплащат такси.
- Инфраструктурните предприятия предлагат достъп до транспортната инфраструктура, за което получават съответните доходи от инфраструктурни такси.
- Правителството (държавата) акумулира необходимите на държавния бюджет средства чрез налагане на данъци върху доходите, имуществото и потреблението на транспортни услуги и транспортна инфраструктура; при определени условия финансира дейностите по

изграждане и управление на инфраструктурните обекти, които са изключителна държавна собственост; възлага обществени поръчки за транспортни услуги на някои от превозвачите (за пътнически превози по железопътен и градски транспорт) и предлага трансферни плащания за населението и субсидии за някои от товародателите.

Държавата регулира пряко или косвено функционирането на транспортния пазар и пазара на транспортната инфраструктура чрез определянето на цени (тарифи за превоз или инфраструктурни такси), прилагането на регулативно законодателство във всеки от видовете транспорт и създаването на органи, които да провеждат регулативната политика.

Естеството на транспортните услуги и наличието на специфични технико-икономически особености на различните видове транспорт, дават основание транспортния пазар да бъде определен като пазар с монополистична конкуренция. Той притежава следните характеристики:

- 1). Съществуват голям брой фирми, предлагащи транспортни услуги и съответно голям брой клиенти на тези фирми;
- 2). Предлаганите превозни услуги са взаимнозаменяеми, но леко диференцирани поради различните технико-икономически особености на отделните видове транспорт;
- 3). Клиентите на транспортните фирми са добре информирани за различията в качеството на предлаганите услуги от превозвачите от отделните видове транспорт по отношение на бързина на превоза, сигурност, комфорт на пътуване и цена;
- 4). Чрез предпочитанията си клиентите на транспортните фирми оформят пазарни ниши (сегменти) по видове транспорт, т. е. налице е сегментиране на пазара;
- 5). Всяка фирма (всеки вид транспорт) има определено равнище на контрол върху цената на транспортната продукция спрямо пазарния си дял и не съществува единна цена в отрасъла;
- 6). Общо за транспортния пазар е характерно, че не съществуват бариери за вход в и изход от отрасъла в дългосрочна перспектива.

Важен критерий за оценка на несъвършенството на един пазар е определянето на пазарната мощ на отделните фирми в отрасъла. За да се анализира състоянието на транспортния пазар в страната и да се изясни мощта и конкурентоспособността на всеки от видовете транспорт следва да се оценят обема на превозите по видове транспорт и относителния дял на участие на всеки вид транспорт на пазара на товарните и на пътническите превози.

При анализиране на състоянието на транспортния пазар много често се налага класифициране на превозите съгласно различни общи характеристики и критерии. Този процес се нарича сегментиране на транспортния пазар. При това могат да се използват различни критерии. Например:

- В зависимост от обекта на превоза може да се обособят: пазар на товарните и пазар на пътническите превози;

- В зависимост от вида на превозваните товари – пазарни сегменти на превозите на масови товари, на превозите на генерални товари, на превозите на контейнери и пр.;

- В зависимост от целите на пътуване пазарът на пътническите превози от своя страна може да се сегментира на: превози на работещи лица, превози на учащи, бизнес пътувания, туристически пътувания;

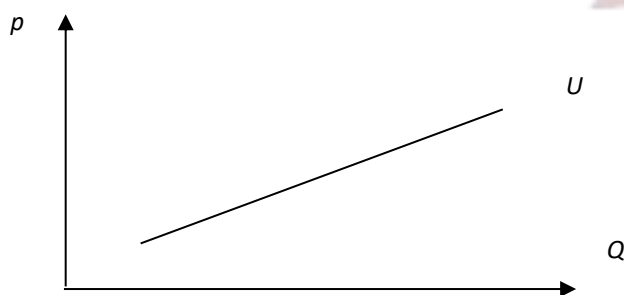
- В зависимост от честотата на пътуване пътническия транспортен пазар може да бъде сегментиран съответно на: ежедневни пътувания, излетни пътувания в края на седмицата, пътувания във връзка с отдиha през годишния отпуск на работещите лица и пр.;

- В зависимост от разстоянието на превозите на пътническия транспортен пазар може да се обособят следните пазарни сегменти: вътрешноградски превози, крайградски превози, междуградски, междуселищни и международни превози.

2. Търсене на транспортни услуги

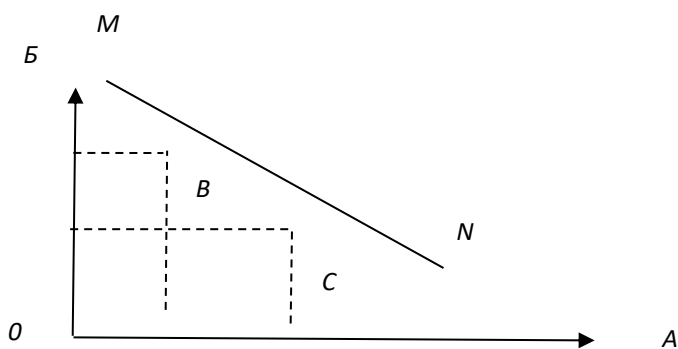
Дефинирането на търсенето на транспортни услуги има за цел да се установи обемът на превозите по видове транспорт в зависимост от качеството на транспортните услуги, техните цени и други транспортни характеристики. Търсенето на превози има производен характер и зависи от търсенето на други видове стоки и услуги. Анализът на търсенето се основава на теорията за поведението на потребителите. Приложението на тази теория при решаването на различни проблеми в областта на транспорта е представено в настоящата глава първо по отношение на пътническите, а след това и на товарните превози. В заключение са представени изводите относно въздействието на прилаганите методи за изследване на търсенето върху транспортната политика.

Поведението на потребителите се изследва с помощта на потребителските предпочитания и потребителската функция, която е нарастваща функция от потребените количества от дадена стока или услуга, респ. от обема на превозите.



Фигура 3 Обща полезност на потребените транспортни услуги

Тази функция отразява общата полезност на потребените транспортни услуги за потребителите. От друга страна, потребителите се стремят да оптимизират своя избор от консумирани стоки и услуги при наличието на бюджетно ограничение. Вземането на оптимално решение за потребление води до извеждането на функцията на търсенето.



Фигура 4 Избор на потребителя при бюджетно ограничение

При изследване на търсенето трябва да се има предвид, че освен разходите на потребителите се изразходва и време за пътуване или превозване на съответните стоки. Много често, това време също е ограничено, което налага разработването на модел за оценка на стойността на времето и по-специално икономията на време. В това отношение съществуват различни подходи – прост подход, подход с отчитане на извършената работа и подход с отчитане на различните възможности.

3. Предлагане на транспортни услуги

Предлагането на превози се оценява с помощта на анализ на показателите численост на подвижния състав и брой на предприятията, предлагащи превозни услуги в отделните видове транспорт. То обаче има много и различни форми. Някои оператори предлагат комплексна транспортна услуга, какъвто е случаят с железниците, а други предлагат само част от услугата – например автомобилните превозвачи. В някои от подсекторите на транспорта, пазарната структура е монопол или олигопол, а в други съществуват множество оператори и условията се доближават до свършената конкуренция. В тази връзка се налага и различна по степен и естество намеса на държавата във функционирането на транспортния пазар – от бюджетно финансиране и осигуряване на някои обществени транспортни услуги до законово регулиране на дейността на частния сектор. Различията в пазарните структури на отделните видове транспорт и в степента на държавна намеса в тях могат да се обобщат по три направления:

- Наличие на консолидиран или раздробен пазар на транспортни услуги;
- Монопол или конкуренция; и
- Либерализация или регулация.

Предлагането на транспортни услуги е насочено към крайните потребители и основните фактори, които го обуславят са цена, честота и качество на предлаганите услуги. При изследването на предлагането на превози икономическата теория се основава на следните съображения:

- Транспортният пазар не е свършен, той достига своя оптимум, когато съществуват много икономически агенти, предлагащи транспортни услуги, всеки от тях е със сравнително малки размери и осигурява пълна

информация за предлаганите услуги. Тези предимства не са налице, когато пазарната структура е монопол или олигопол.

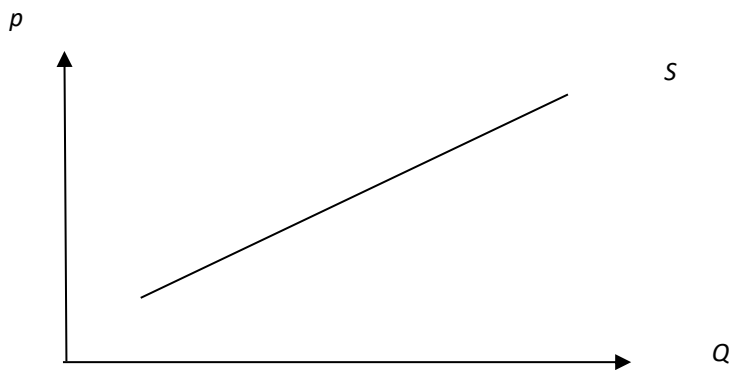
- Пазарът се стреми към своя оптимум, когато всички икономически агенти участват в разпределянето на ресурсите и могат да навлизат и излизат свободно от пазара и когато те са перфектно информирани относно цените и условията на този пазар.

- В много случаи интегрираните фирмени структури са за предпочитане, тъй като съществува асиметричност² на информацията. Освен това, в някои видове транспорт координацията на отделните дейности е много важна – например при съставяне на графици за движение на влаковете и при организацията и контрола на въздушния трафик. В тези случаи се налага сключването на договори между транспортните оператори и инфраструктурните предприятия, които налагат значителни допълнителни разходи.

Транспортът е процес на пространствено преместване на хора и стоки от едно място на друго, осъществяван при определени условия, свързани с транспортните разходи, закъсненията, сигурността, комфорта и пр. Следователно, може лесно да се установи, че промяната в една от тези качествени характеристики води до промяна в цената на превозваните стоки например и по този начин влияе върху техните пазари. Някои от тези характеристики са фундаментални, а други могат да бъдат замествани. При предлагането на превози началния и крайния пункт са конкретизирани и трудно биха могли да се променят, докато по отношение на качеството на транспортните услуги съществуват разнообразни възможности. Заместването може да се илюстрира с кръстосаната еластичност на различните видове транспорт по отношение на цените в другите видове. Тя отразява наличието на конкуренция между въздушния и високоскоростния железопътен транспорт при превозите на дълги разстояния, например, или конкуренцията между автомобилния и железопътния транспорт при превозите на къси разстояния. По тази логика всяка транспортна фирма може да определи своите конкуренти, като дефинира промяната в обема на предлаганите от нея транспортни услуги под въздействието на промяната в цените на транспортните услуги, предлагани от други фирми.

Производствената функция на транспортните фирми зависи от вложените ресурси, които осигуряват постоянна възвръщаемост. В този смисъл кривата на предлагането е нарастваща функция от цената на транспортните услуги.

² Един или няколко от участниците на транспортния пазар са информирани по-добре за параметрите на транспортната услуга, отколкото останалите участници.



Фигура 4 Крива на предлагането на транспортни услуги

При наличието на монопол в предлагането на транспортни услуги възниква неефективност по две направления:

- статична неефективност - монополистът налага цени, които са по-високи от равновесните за пазара и намалява обема на превозите и
- динамична неефективност, възниква в резултат от намаления пазарен натиск върху монополиста.

Съществуват много примери за тези ефекти, особено що се касае до дерегулацията на отделните подсектори, в които наличието на една монополистична фирма с изключителни права да предлага превози е заместено от конкуренция между много фирми (например в областта на въздушния и железопътния транспорт).

За транспортния пазар са характерни много и разнообразни форми на конкуренция между операторите, при които се постигат различни резултати както по отношение на ефективността от транспортната дейност, така и по отношение на рентабилността. Конкуренцията съществува в различна степен във всички дейности, свързани с осъществяването на превози. От друга страна, осъществяването на транспортния процес е свързано с функционирането на няколко различни пазари, развити до различна степен. Това са:

- Пазарът на транспортните услуги, който свързва операторите с техните потребители – пътниците и товародателите;
- Пазарът на транспортни средства, който свързва операторите с доставчиците на транспортни средства по видове транспорт;
- Връзките между операторите могат да бъдат както директни, така и осъществени чрез посредници. В този смисъл възникват пазарни сегменти, на които се осъществяват връзките между операторите и посредниците (спедитори, брокери, агенти) и пазарни ниши, които отразяват взаимоотношенията между посредниците и потребителите на транспортни услуги.

3.1. Роля на посредниците на транспортния пазар

Посредниците на транспортния пазар изпълняват широка гама от услуги. **При пътническите превози** посредници са туристическите агенции, които предоставят на потребителите информация относно вида транспорт, времето на пътуване, цените за

превозите и пр. с цел да подпомогната своите клиенти при избора и да задоволят техните нужди от транспорт. **При товарните превози** посредническите организации биват:

- Следители – занимават се с организацията на превозите, групирането на пратките и изготвянето на документи за превозите и съхранението на стоките във връзка с транспортния процес, както и с управление на логистични вериги, при което съчетават дейности, свързани с осъществяването на различни етапи от транспортния процес и организирането на най-подходящо транспортно решение;
- Брокери – фирми или физически лица, които организират наемането на превозни средства за осъществяването на конкретни превози, възложени от техните клиенти;
- Агенти – извършват митническите и други формалности и оформяне на документацията при международните превози.

Посреднически организации могат да бъдат и транспортни фирми, които извършват подобни услуги в допълнение към превозите и по този начин предлагат една завършена, цялостна транспортна услуга. По този начин много автомобилни фирми предлагат интегрирани транспортни услуги на своите клиенти. Все повече туристически агенции разполагат със собствени самолети за изпълнение на чартърни полети, а авиокомпаниите и железопътните оператори използват Интернет-технологиите за онлайн резервации на билети.

Използването на посредници на транспортния пазар не е необходимо винаги и не се прилага системно. Когато изискванията на потребителите са прости и ясни, тогава те могат лесно да се договорят директно с транспортните оператори. Включването на посредници се налага тогава, когато потребностите и изискванията на клиентите са по-сложни. Три са основните фактори, които предопределят това:

1. Управление на транспортния риск (свързан с увреждане на имуществени или неимуществени интереси на потребителите при изпълнението на възложени от тях превози);
2. Изисквания на големите товародатели за реализирането на икономии от големия обем превози, които те възлагат;
3. Заместване на вертикалната интеграция, съществувала в миналото в съответния пазарен сегмент (например в железопътния транспорт).

Посредниците са тези, които управляват транспортния риск. Например, туристическите агенции контактуват с много авиокомпани като по този начин се стремят да осигурят защита срещу евентуалните проблеми с някоя от тези компании. Когато туристическите агенции резервират определена квота от места в самолетите, които ще се използват от техните клиенти, това практически гарантира че няма да се дублират резервации - риск, който съществува при индивидуалните резервации. От другата страна, чрез гарантиране продажбата на билети за определен брой места в самолетите на една авиокомпания се постига по-висока степен на сигурност по отношение на приходите на

тази компания. За тази своя дейност агенциите получават комисионни. Така например, превозвачите, които не оперират със собствен парк от превозни средства (NVOCC³) във водния транспорт изпълняват функцията по наемане на части от кораби (капацитет за натоварване на определено количество товар), които от своя страна могат да преотдават на товародателите и по този начин им гарантират, че в момента, в който желаят да изпратят определено количество стока за превоз по воден транспорт, товародателите разполагат с необходимия транспортен капацитет.

Втората основна функция, изпълнявана от посредниците е да предложат на товародателите, които не са редовни клиенти на транспортните фирми своите специализирани знания за осъществяването на транспортните операции. Тези знания касаят както техническата, така и търговската експлоатация на транспорта (информация относно вида на транспортните средства, които са подходящи за превоз на определен вид товар; митническите формалности и процедури при международните превози; спазването на изискванията на нормативните актове, регламентиращи извършването на превози по различните видове транспорт и пр.). В случай, че клиентите трябва да осигурят тази информация сами, те би трябвало да вложат значителни средства и време. Освен това, специализираните посреднически организации могат да осигурят преференциални условия, предоставени от транспортните оператори чрез сключването на дългосрочни договори и договарянето на специални финансови условия.

В заключение, транспортните посредници съдействат за постигането на равновесие на пазара, независимо от по-високата цена. Особено често те вземат участие в организацията на превозите в случаите, в които координацията на отделните транспортни дейности е изключително важна за осъществяване на цялостната транспортна услуга и резултатите от нея. Посредниците изпълняват функцията на координатори дотолкова, доколкото на базата на отлично познаване на пазара те могат да предложат обслужване от транспортни оператори, които най-добре отговарят на изискванията на клиентите и по този начин да гарантират съответствие между параметрите на търсенето и предлагането.

3.2. Специфики на пазарните структури при предлагането на транспортните услуги

➤ Олигопол

Дори ако на пръв поглед структурата един пазар прилича на съвършена конкуренция (напр. в автомобилния транспорт) или на монопол (в железопътния транспорт), всъщност много рядко може да се срещне подобна „чиста“ структура. Най-често отделните сегменти на пазара по видове транспорт, имат **олигополистична структура**. Например, националният железопътен оператор е конкурент с по-малките товарни оператори и с оператори от другите видове транспорт, а дори и малките автомобилни фирми упражняват определено равнище на влияние върху локалните (местни) пазарни сегменти или върху превозите по определение направления като установяват преференциални отношения с отделни клиенти. Следователно основната пазарна структура, която ще бъде анализирана е тази на олигопола в различните форми и степени на неговото проявление.

³ От английски език - *Non-Vessel-Operating-Common-Carriers*

Съществуват два основни подхода при анализа на олигопола:

- Първият изхожда от дефинирането на цената на базата на предположението, че цените на останалите предприятия в сектора са фиксирани. В този случай е налице ценова конкуренция;
- Вторият подход се базира на принципа, че фирмите олигополи решават какво количество услуги да предлагат, приемайки че количествата, предлагани от конкурентите са фиксирани и по този начин се определя цената на услугите – налице е неценова конкуренция.

Анализът на транспортния пазар при тези два подхода се основава на презумпцията за липса на ограничения в превозния капацитет на операторите. Следователно, когато транспортния капацитет е голям или може да бъде повишен (чрез пренасочване на транспортни средства, използвани по други направления например), предлаганите услуги не са диференцирани и конкуренцията е ценова. Такава е ситуацията в автомобилния и въздушния транспорт. От друга страна, ако транспортния капацитет не може да бъде увеличен, тогава конкуренцията е неценова и се осъществява чрез предлагане на различни количества транспортни услуги. Такъв е случая в железопътния, морския и вътрешноводния (речен) транспорт.

На транспортния пазар по-често възникват случаи на ценова конкуренция като в цената се отчитат и качествените характеристики на услугите. Например при пътническите превози се отчита комфорта на пътуване, удобството на часовете на тръгване и пристигане, времето за пътуване и др..

Конкуренцията на транспортния пазар се проявява както по отношение на превозвачите от един вид транспорт (интрамодална конкуренция), така и по отношение на превозвачи от два или повече различни видове транспорт (интермодална конкуренция). Конкуренцията между автомобилните оператори се доближава до съвършената, при която съществуват голям брой предприятия с малък размер. При положение, че броят на транспортните фирми в сектора се намали, структурата ще се доближи до олигополистичната, а потребителите ще се ориентират към фирмата, предлагаща най-ниска цена на услугите. Когато се анализира конкуренцията между железопътните и автомобилни оператори, тогава по отношение на железопътния транспорт могат да възникнат два различни случая – ако цената за превозите е по-висока от тази на автомобилните превозвачи, то железопътния оператор ще напусне пазара, а ако цената е по-ниска – железопътния оператор може да оперира на пазара, но при пределни разходи равни на тези на автомобилните фирми. Следователно, цената за превоз по автомобилен транспорт е определяща и автомобилните оператори доминират на пазара. Този анализ се базира на цената като единствен фактор за избор от страна на клиентите. Всъщност, закъсненията, надеждността и др. показатели за качеството на превозите също би трябвало да се включат в анализа. Освен това, услугите предлагани от автомобилните и железопътни превозвачи не са напълно взаимозаменяеми, което води до намаляване на конкурентната борба между тях.

Често срещан случай е конкуренцията между транспортните оператори при предлагането на услуги по едни и същи направления. Типичен пример е конкуренцията

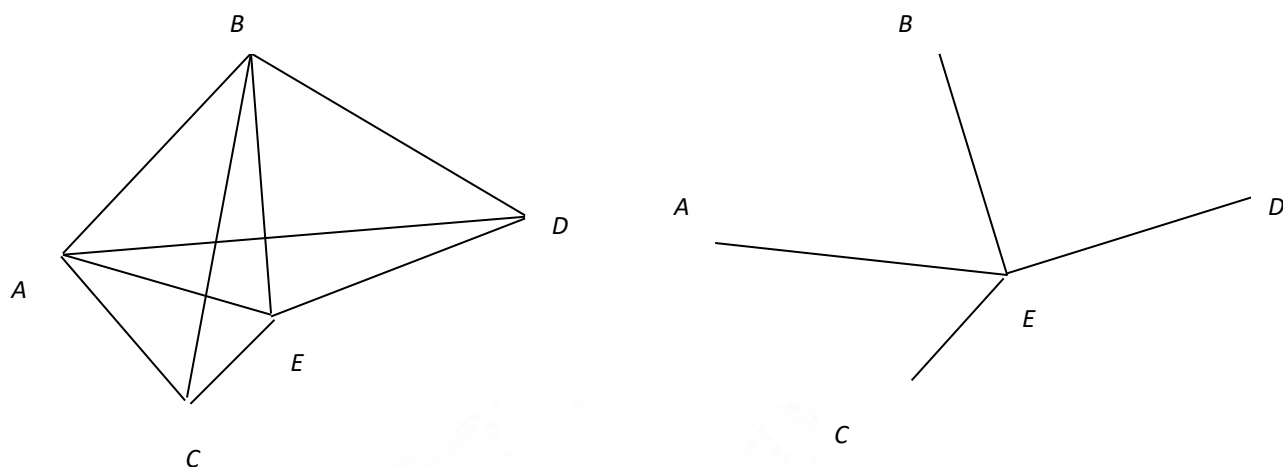
на авиокомпаниите, предлагащи полети по едни и същи дестинации. В този случай авиокомпаниите имат право да избират дали да се съревновават на общо основание помежду си или да сключват споразумения за съвместно опериране.

Друг вариант на конкуренция на транспортния пазар е конкуренцията по направления на транспортната мрежа. Тази разновидност на конкуренцията възниква, тъй като транспортните оператори много често решават да се възползват от предимството едновременно да предлагат превози на различни географски сегменти на пазара, за които съществува взаимна зависимост между търсенето и предлагането. Най-характерно е проявлението на тази разновидност във въздушния транспорт. Размерите на мрежите от дестинации, поддържани от една авиокомпания зависят от броя на обслужваните направления. Структурите на тези мрежи се детерминират от възможността за достъп до съответния географски сегмент на пазара, а също и от съответствието на разписанията на полетите с търсенето от страна на клиентите. Например две различни направления АВ и ВС могат да се обслужват от една авиокомпания, но ако разписанията на полетите не са хармонизирани, практически тя няма да може да обслужи потенциалните пътници по направление АС. Ползите от използването на транспортните мрежи, изградени от авиокомпаниите са свързани с осигуряването на разнообразие от дестинации за пътниците без необходимост от смяна на авиационния оператор, подобрен достъп до детайлна информация за всяка дестинация и полетите по нея, удобни разписания и повече възможности за осъществяване на връзки между различните полети по различно време и в различни летища. Стратегиите на авиооператорите за разрастване на техните мрежи от дестинации са насочени към координиране на разписанията на полетите с тези на други превозвачи и взаимно признаване на билетите, както и към издаване на директни билети. Тези процеси водят до реализирането на глобален ефект, свързан с подобряване на транспортните връзки. Освен това, структурата на транспортните дейности заедно с икономии от обхвата и мащаба при обслужването на отделните направления водят до възможност за избор на различни варианти и структури за предлагането на транспортни услуги.

При този вид конкуренция транспортните услуги могат да се предлагат по различни видове мрежи, като най-честите конфигурации са директни или хъб-енд-споук⁴ мрежи. При организирането на транспортни мрежи икономии от обхвата са свързани с по-икономичното обслужване на различни дестинации от един авиооператор, отколкото от няколко. Предлагането на превози по множество различни направления от един оператор дава възможност за използването на по-голям парк от превозни средства, по-добро управление и използване на този парк, по-добро справяне с рисковете от транспортни произшествия и пр. Аналогично, икономии от мащаба означават, че по едно направление експлоатационните разходи ще нарастват по-бавно, отколкото обема на превозите. По този начин цената за тонкилометър или за креслокилометър е по-ниска за превозите с големи самолети, отколкото с по-малки.

⁴ *От английски език – hub and spoke networks – в превод „главина и спици” – мрежи, при които има един център и полетите по различни дестинации преминават през този център.*

Специфики съществуват и по отношение на структурите на самите мрежи, особено между директните и хъб-енд-споук мрежи (виж фигура 9).



Фигура 5 Директна и хъб-енд-споук мрежа

При липсата на икономии от мащаба и обхвата директните мрежи, които осигуряват най-кратките маршрути между два пункта създават възможност за минимизирането на експлоатационните разходи, тъй като при тяхната експлоатация се минимизира обема на работата в пътникилометри или тонкилометри. Когато обаче са налице икономии от мащаба и обхвата, тогава ситуацията става доста по-различна. Връзката между пунктовете А и D например може да се осъществи при по-ниски разходи през пункт Е, ако реализираните икономии от мащаба са достатъчно високи. При това ще се понижат разходите за единица (1 ткм или 1 пкм) по направленията АЕ и ED поради по-големия трафик в сравнение с този по директното направление AD. По-прогресивна структура е хъб-енд-споук мрежата, при която връзките на всеки пункт с останалите преминават през един и същ централен пункт. Тази мрежа може да се разглежда и като съвкупност от няколко прости директни мрежи. Освен предимствата, свързани с по-ниските експлоатационни разходи на операторите, този тип мрежи имат и някои недостатъци, свързани със загубите на време при прекачване от едно на друго транспортно средство. Следователно, при превози по такива мрежи потребителите избират този превозвач, който предлага най-ниската цена, имайки предвид техните тарифи, времето за пътуване и времето за изчакване на следващия полет в междинните пунктове.

Често срещана форма на конкуренция на транспортния пазар е конкуренцията чрез диференциация на предлаганите услуги. Характерно за нея е, че превозите по едно и също направление, предлагани от различни оператори имат различни качествени характеристики. При това стратегиите на отделните оператори са да предлагат транспортна услуга с такива качествени параметри, които са най-важни за клиентите. В този смисъл, ако се има предвид ценовата конкуренция и факта, че полезността на услугата за потребителите варира в зависимост от вариациите на качествените параметри, то транспортните предприятия ще се насочат към максимална диференциация по качество на услугите, за да могат да се възползват от монополистични предимства при предлагането.

Специфична проява на диференциация на транспортния пазар извършването на превози по едно и също направление от оператори от различни видове транспорт, които предлагат услуги с различни качествени параметри – например с различна скорост. Следователно основният аспект на продуктова диференциация в транспорта е този, свързан с качеството на транспортните услуги.

Транспортът е класическа област на приложение на ценовата дискриминация. При това както е известно от икономическата теория съществуват три вида ценова дискриминация:

- Ценова дискриминация от първи род – възниква, когато операторът е наясно със склонността на потребителите да плащат различни цени за различно качество на услугите, при което транспортните фирми налагат различни цени за диференцираните продукти. Такава е ситуацията в железопътния транспорт при превозите на вагонни пратки. Обикновено жп операторите имат няколко клиента, за които разполагат с точна информация относно техните нужди от превози и цените, които са готови да платят. Следователно е възможно да се договорят условия, при които операторът може да фиксира цената така, че да си гарантира максимални печалби от всеки клиент (усвояване на т.нар. потребителски излишък).

- Ценова дискриминация от втори род – възниква тогава, когато една транспортна фирма е в състояние да продава услуги с едни и същи параметри на различни цени за различните потребители. Например, при разпределянето на клиентите в групи според тяхната възраст и занимания (ученици, студенти, работещи лица, пенсионери) и диференциация според времето, в което желае да пътува всяка възрастова група (в края на седмицата, в пиков час, в извън пиков час) може да се установят различни цени за различните групи. Такъв вид дискриминация може да съществува дълго време, тъй като различните групи не сравняват разходите за своите пътувания. При това следва да се има предвид, че по-ниски цени се прилагат за групите, които имат висока чувствителност по отношение на цената (такива са например учениците, студентите и пенсионерите), а по-високи – за групите с по-ниска чувствителност, каквито са работещите лица.

- Ценова дискриминация от трети род – налице е, когато потребителите са класифицирани в две или повече категории, но не е възможно да се направи разграничение между тях по някакви ясни критерии. При това цената на услугите се определя в зависимост от количеството на потребяваните услуги. Този род ценова дискриминация е свързана с използването на т.нар. карнетни или талонни билети за пътуване по градския транспорт (при закупуване 5 или 10 билета единична цена на всеки от тях е по-ниска от цената за закупуване на един билет), както и с прилагането на сезонни билети на по-ниски цени.

В търговските стратегии на транспортните фирми се прилага комбинация от ценова дискриминация и управление на търсенето с цел оптимизиране на приходите. Тази мярка

е особено популярна при прилагането на системите за онлайн резервация на транспортни услуги във въздушния и все по-често в железопътния транспорт. При това се предлагат не само различни цени, но и различни количества услуги за различните категории пътници. Освен това, прилагането на тези инструменти позволява да се предложат намалени цени за предварително платени услуги, чиито параметри не могат да се променят и платените суми за тях не могат да се възстановяват при отказ от страна на клиентите. Тези намаления се предоставят само за определени квоти от предлаганите услуги, в зависимост от момента на резервацията и промяната в търсенето. Те се прилагат с цел да се гарантират определени приходи като гаранция срещу промяна в желанията на клиентите. Характерен случай за авиокомпаниите е предлагането на квоти от билети с ниски цени за резервации няколко месеца преди полетите. Цените на билетите обаче се повишават, независимо колко рано се правят резервациите и се закупуват билетите при наличието на повишено търсене. От друга страна, няколко дни преди полетите могат да се предложат по-ниски цени за билети, които са останали непродадени. Тези конкретни случаи също са свързани с прилагането на ценова дискриминация.

Транспортният пазар често се определя като пазар с нелоялна конкуренция. Тя възниква тогава, когато предлагането на превозен капацитет от страна на транспортните фирми не отговаря на търсенето на превози, при което конкурентния пазар не функционира правилно. От една страна търсенето е променливо и варира според сезона и други циклични фактори като работно време, годишен отпуск и пр. От друга страна, предлагането също е променливо, поради неравномерностите по направления и наличието на висок коефициент на празния обратен пробег на транспортните средства. Финансовите средства, вложени в превозен парк формират значителна част от разходите на операторите, но превозния парк има дълъг живот и времеви лаг за закупуване на нови транспортни средства е сравнително дълъг. При това положение е очевидно, че много често възниква нестабилност на пазара, свързана с последствията от неравномерностите на превозите по време и по направление. Следователно, операторите са в постоянни ценови войни помежду си, а цените варират непрекъснато.

Нелоялната конкуренция възниква в резултат от дерегулацията на отделни сектори. През последните години тя е най-ярко изразена в автомобилния транспорт. Бързото навлизане на нови фирми в най-печелившите сегменти доведе до остра конкурентна борба, последвана от период на намаляване на броя на участниците на транспортния пазар и тяхното прегрупиране. Един от начините за преодоляване на негативните ефекти от нелоялната конкуренция е сключването на споразумения за съвместно предлагане на услуги от страна на малките оператори. Това е възможно при общи интереси по отношение на възвръщаемостта чрез създаването на продължителни и стабилни взаимоотношения с конкурентите.

➤ Монопол и държавна намеса във функционирането на транспортния пазар

С изключение на автомобилния транспорт в почти всички останали видове се реализират известни икономии от мащаба и от обхвата, икономии от оперирането на големи мрежи и от значителна като капацитет инфраструктура. Всички това създава предпоставки за възникване на **естествен монопол**. Тази пазарна структура често се съпътства от поемането на задължения за извършване на обществени транспортни

услуги. Най-характерният пример за наличието на монопол и проблемите, които възникват в резултат от неговото функциониране е железопътния транспорт.

До 80-те години на XX век железниците в почти всички страни на Европа са били организирани на национално ниво като интегрирани държавни предприятия. Тази структура позволява да се реализират печалби от икономите от мащаба, но същевременно предотвратява „злоупотребите“ на частните монополи и гарантира полесно осъществяване на поетите задължения за извършване на обществени превозни услуги. Въпреки това с годините става ясно, че тази структура има редица недостатъци, свързани с неефективен мениджмънт поради честата и понякога противоречива намеса на правителствата, както и поради бюрократичната същност на държавните предприятия. Решенията за инвестиране са подчинени по-скоро на нуждите на политическите партии, отколкото на нуждите на пазара и са съобразени с наличието на средства в държавния бюджет. Освен това, монополната структура не отговаря адекватно на необходимостта от разширяване и обновяване на дейността и покриване на финансовите загуби.

Всички тези проблеми постепенно са идентифицирани и в различните страни на Европа са приложени различни подходи за тяхното решаване, но без особен ефект особено що се отнася до нарастващите загуби. Реформите в сектора са свързани с постепенно либерализиране на пазара и въвеждане на конкуренцията с цел намаляване на разходите и повишаване на гъвкавостта при задоволяване на търсенето, както и с прекъсването или поне с ограничаването на преките намеси на правителствата в дейността на железопътните предприятия и редуциране на размера на бюрократичните структури в администрациите.

Алтернативен подход на въвеждането на конкуренция в сектора чрез реформи е директният контрол върху монопола от страна на правителствата. Този вид контрол е особено важен, когато монополистичната фирма е поела задължения за извършване на обществени превозни услуги, тъй като външната ефективност (обществената) е в противоречие с основната икономическа цел за печалба. При това контролът може да се упражнява в различни форми в зависимост от собствеността върху монопола. В повечето държави от Европейския съюз (ЕС) са въведени системи, при които съответното министерство-принципал, което е възложило извършването на обществени услуги, упражнява контрол чрез възлагане на определени задачи на оператора. В някои страни поради разнообразието от цели, които се поставят във връзка с функционирането на железниците, контролните правомощия се възлагат на регулаторни органи – агенции. Основната задача на регулаторните органи е да гарантират независимостта на процеса по регулиране от външни влияния като например политически натиск във връзка с провеждането на избори. По този начин се осигурява стабилност и продължителност на процеса и се осигурява ефективност на приложените контролни и регулаторни мерки.

При изпълнението на регулаторните и контролни функции съществуват много трудности, свързани най-вече с необходимостта от съчетаване на интересите на различните участници на транспортния пазар в условията на асиметричност на информацията (недостатъчно информация относно условията на транспортния пазар, цените и други пазарни елементи).

Много често при коригирането на недостатъците от функционирането на естествените монополи приложение намира регулирането на цените, което има за цел да предотврати злоупотребата на монополиста с неговото положение и налагането на прекалено високи цени за услугите. Приложение намират следните подходи:

- Фиксиране на цените – регулаторът определя цени за услугите малко над нивото на пределните разходи на монопола, така че последния да може да реализира печалба. Тази форма на ценово регулиране обаче не осигурява стимули за подобряване качеството на услугите, тъй като гарантира покриването на разходите и по този начин не стимулира операторите към усъвършенстване;
- Фиксиране на ръста в цените – регулаторът определя максималното нарастване на цените, което може да възникне на базата на общото равнище на инфлация (според индекса на потребителските цени), изисквайки от оператора да постигне същия ръст в производителността. При тази форма на регулиране е необходимо предоставянето на определени допълнителни ползи за операторите, за да се задържат в сектора и да се гарантира, че няма да фалират;
- Регулиране на нивото на възвръщаемост – в този случай обект на контрол е възвръщаемостта на вложения капитал. Тъй като монополите са заинтересувани да инвестират огромни средства, за да си осигурят по-големи печалби в бъдеще, то прилагането на този подход оказва негативно влияние върху тяхната инвестиционна политика.

➤ Задължения за извършване на обществени превозни услуги

Специфична характерна черта на транспортния сектор е наличието на държавна намеса при предлагането на транспортни услуги както директно (чрез създаването на държавни предприятия и субсидиране), така и посредством възлагането на обществени поръчки за превози. Най-често тази мярка се прилага по отношение на пътническите превози – при извършването на превози по общински транспортни схеми, при градските превози и превозите по железопътен транспорт. Необходимостта от държавна намеса в транспортния сектор се обуславя от обществените икономически интереси за осигуряването на транспортни услуги с определени характеристики – непрекъснатост, еднаква цена за потребителите, на принципите на универсално обслужване за всички членове на обществото. Причините за предлагането и извършването на обществени услуги са свързани с тяхната необходимост по отношение на осъществяването на нормалния икономически и обществен живот в страната и с необходимостта от корекция на пазарните дефекти. В този смисъл могат да се разграничат три области на приложение на обществени услуги:

- когато е необходимо да се осигури транспортно обслужване на лица, които не биха имали достъп до транспорт, ако не се намеси държавата;
- когато се допринася за социалната интеграция и развитието на обществото като цяло;

- когато се осигурява по-добро използване на обществените ресурси във времето и пространството.

Голяма част от дейностите в транспорта имат характер на осигуряване на обществени услуги - особено превозите в тези пазарни сегменти, които не са печеливши и онези, за които публичния сектор носи отговорност. Това обаче не означава, че услугите трябва да се осъществяват задължително директно от държавата или от монополно предприятие. Например таксиметровите превози се извършват от частни оператори, които се конкурират както с фирми в същия вид транспорт, така и с такива от други видове. Въпреки това тези превози имат характер на обществена услуга и са строго регулирани.

Много често държавна намеса във функционирането на транспортния пазар се налага тогава, когато пазарната цена е по-ниска от разходите за осигуряването на транспортните услуги или когато универсално или обществено транспортно обслужване би могло да се постигне само чрез кръстосано субсидиране. Това е икономически подход, при който приходите от една печеливша транспортна услуга се използват за финансиране на дефицитите от непечеливши услуги и по този начин се създава възможност за предлагане на транспортни услуги с еднакви цени за всички потребители, без да се прибегва до външни субсидии и въпреки различията в производствените разходи за отделните видове услуги. В такива случаи монополните фирми не са устойчиви, тъй като конкурентни фирми биха могли да навлизат в сегментите на печелившите транспортни услуги като предлагат по-ниски цени и по този начин разрушават механизма за компенсиране наложен от концепцията за обществено обслужване. Наличието на кръстосано субсидиране е обект на сериозни критики. То води до изкривяване на ценовите сигнали и по този начин - до загуба на икономическа ефективност. Освен това, кръстосаното субсидиране е свързано с липса на прозрачност на разходите и може да доведе до диспропорции в разпределението на ресурсите и предлагането на стоки и услуги в икономиката. Неговото основно предимство е, че осигурява средства за финансиране на обществените транспортни услуги, без да се прибегва до бюджетно финансиране.

Ограниченията на държавната намеса в транспортния пазар са в две основни насоки:

- първо, по отношение на ефективността на конкуренцията – тя има за цел да осигури по-ниски разходи, предлагане на желаните от потребителите услуги и икономическа печалба за фирмите, които се стремят към иновации и адаптиране към пазарното търсене вследствие от конкурентната борба. Общественият сектор е нечувствителен към тези условия и затова той е по-малко ефективен и иновативен.
- второ, по отношение на негативните страни на правителствената намеса в транспортния пазар – всеки от участниците е мотивиран от собствените си цели (административните структури се стремят да развият и разширяват своите правомощия и власт с оглед увеличаване на броя на икономическите агенти под техен контрол и съответно нарастването на бюджетното финансиране, политиките се съобразяват с вероятността от тяхното преизбиране и затова са ограничени от политическите си платформи и изборните резултати, транспортните фирми желаят да печелят от услугите,

които предлагат и не се интересуват от целите на другите участници). В тази връзка възниква т.нар. асиметричност на информацията – транспортните фирми са по-добре информирани относно пазарните условия от техните регулатори и не предоставят тази информация в пълния вид на политиците и административните регулиращи структури. По този начин е невъзможно гарантирането нито на икономическа ефективност, нито на обществените интереси в предлагането на транспортни услуги. Дори и монополът да се замени от регулиран частен сектор, това може да доведе до използването на повече производствени ресурси и да заблуди регулаторните органи, че се повишава ефективността. Това явление е известно като „капан на регулатора“ и е наблюдавано в много европейски страни след приватизацията на железниците.

Извършването на обществени превозни услуги може да се осигури при използването на различни варианти на управление и възлагане, а именно:

1). Публично управление – това е най-лесния начин, по който може да се гарантира съответствието на резултатите от предлагането на транспортни услуги с поставените обществени цели. Съществуват два варианта за публично управление – директно от държавната администрация или чрез създаването на държавни предприятия, както е случаят с железниците в България.

2). Франчайз (или концесии) – държавата възлага извършването на обществени услуги като част от предоставените права на франчайзополучателя (или концесионера) да се възползва от монополното положение на пазара. Предоставянето на франчайз се извършва чрез публични търгове. Съществуват различни вариации, прилагани в различни държави – отдаване на франчайз на цели транспортни мрежи или части от мрежите. Този вариант се прилага във Великобритания, която е отдала при условията на франчайз пътническите превози по всички направления извършвани в миналото от Британските железници.

3). Частна собственост – счита се, че частната инициатива е по-ефективна от държавната при минимизирането на разходите, но по отношение на публичните интереси и общественото благосъстояние нещата не стоят така. Цялостната ефективност на частните компании в транспорта може да се подобри чрез въвеждането на едно междинно ниво на контрол между акционерите и фирмения мениджмънт, което да гарантира, че вътрешната ефективност и стойността на акциите ще бъдат еквивалентни приоритети в управлението.

Прилагането на пазарната теория при анализа на транспортния пазар, успоредно с подобряване на управлението на монополите и условията за осъществяване на обществените превозни услуги имат за резултат либерализацията и приватизацията на собствеността в сектора през последните години. През 80-те и 90-те години на миналия век се прилагат различни подходи за държавна интервенция и частни инициативи в развитието на транспорта. Железопътният транспорт например е в процес на реформиране и условията за извършване на превозите се либерализират, а градския

транспорт се развива под директния обществен (общински) контрол при условията на ценово регулиране.

Тенденцията за ограничаване на държавната намеса и включването на частната инициатива в управлението на предприятията, както и развитието на пазарните сили са основните характеристики на развитието на транспортния пазар през последните десетилетия. Възникването и развитието на тези тенденции до голяма степен се дължи на по-задълбоченото изучаване и познаване на действието на икономическите механизми. В резултат на това се определят и основните направления и рамките на политиките за развитие на транспорта на регионално, национално, европейски и глобално ниво.



Създаването и поддържането на действащата пазарна икономика е трудна задача, която не може да бъде решена само от бизнеса. Осъществяването на либерализация, приватизация, концесиониране и включването на публично-частни инициативи в транспорта създават необходимите предпоставки за реализирането на по-висока икономическа ефективност и конкурентоспособност на превозвачите и българския транспортен сектор като цяло. При това държавата може да участва активно чрез прилагането на държавно регулиране, без да се намесва пряко в икономическия живот. Смисълът на подобно регулиране е създаването на законова база и икономически предпоставки за осигуряването на правилно разпределение на ресурсите и за обезпечаване на висококачествени и желани от населението стоки и услуги.

Тенденциите в Европа и света са за присъствие на държавата в икономиката и изпълняването на функции, насочени към отстраняване недостатъците на пазара - преразпределяне на националния доход, трансформиране на покупателна способност от едни слоеве на населението към други, регулиране и контрол на стопанското поведение на икономическите агенти и на целия стопански живот на обществото.

В различните страни е налице силна подкрепа на държавното регулиране и публичния сектор в икономиката, независимо че основа на функционирането ѝ е пазарът, а държавата само помага за ефективно използване на ресурсите. Тя има задължение да обуздава злоупотребите с пазарна мощ и да подобрява ефективността в случаите, когато пазарният механизъм не работи, както и да защитава потребителите, които не притежават достатъчно информация.

Регулирането представлява прилагане на правила или закони за контрол върху цените, продажбите или производството, които са предмет на решения от стопанските субекти. Основните форми за това са:

- Икономическо регулиране - контрол върху цените, въвеждане и прекратяване на определени условия, съпътстващи дадена стопанска дейност, въвеждане на стандарти за производство на стоки и услуги в отделни отрасли на икономиката;

- Социално регулиране - има за задача да защитава здравето и сигурността на производителите и потребителите. Обект на подобно регулиране са странични дейности, резултат от стопанската дейност, като например: създаване на програми и правила за съхранение на чистотата на въздуха и водата, гарантиране на сигурност при експлоатацията на транспортните средства от различните видове транспорт и пр.

Регулирането обуздава пазарната мощ на фирмите и предотвратява отрицателните ефекти от функционирането на монополите и олигополите. То е необходимо при наличието на значителни вторични ефекти и дефекти в информационното осигуряване. Традиционен за регулирането е нормативният подход, при който регулативните мерки се прилагат за коригиране дефектите на пазара и с цел стимулиране на конкуренцията, при наличието на естествени монополи и при ниска еластичност на търсенето по отношение на цената. Всяко от тези условия е налице и в транспортния сектор.

Вторичните ефекти имат характер на пазарни дефекти само когато, преценявайки разходите и изгодите от дейността, фирмите и домакинствата не ги отчитат. Вземайки стопански решения, тези стопански агенти трябва да съпоставят пълните или обществените изгоди и обществените разходи. Ако разходите или изгодите от гледна точка на обществото не са отчетени в пълна степен, резултатът вероятно ще бъде неефективен - ще се създаде по-голямо или по-малко от оптималното количество продукция. Безогледната конкуренция не притежава механизъм, принуждаващ стопанските агенти да отчитат вторичните ефекти. Това от своя страна води до неефективност в пазарната система и рефлектира в недопроизводство на желани от обществото блага, вкл. ниска степен на осигуреност с транспортни услуги и инфраструктура. В такъв случай се налага прилагането на регулативни мерки от страна на държавата. **Основните подходи** при това са налагане на данъци и отпускане на коригиращи субсидии, изработване на законови правила и процедури, създаване на регулиращи институции и доброволни съглашения. Посочените подходи са директни и целта им е да се принудят фирмите - управители на инфраструктурата и превозвачите да претеглят обществените разходи и изгодите от своята дейност, но причините за възникване на вторичните ефекти не могат да се отстранят чрез тях.

Регулативните мерки от страна на държавата се прилагат по отношение както на монополистичните, така и на конкурентните структури за коригиране дефектите на пазара.

Транспортът има стратегическо значение за всяка страна, особено за България като страна, разположена на кръстопът между два континента. Същевременно, той е сред основните сектори на икономиката, предизвикващи външни (странични) ефекти, което налага намеса на държавата чрез **прилагане на регулативни мерки** като лицензионни режими и изработване на задължителни за спазване законови правила и процедури за осъществяването на транспортната дейност. Конституирането на транспортния пазар е невъзможно без наличието на законови регламенти и подзаконов нормативни актове, дефиниращи неговата организация и правилата за осъществяването на транспортните услуги. По този начин приложение намира единият от инструментите на държавното регулиране, а именно изработване на законови правила и процедури, регламентиращи дейността. В транспортния сектор са приети и се прилагат закони и наредби, регламентиращи извършването на превозите по всеки от видовете транспорт и, съответно, реда за достъп до транспортната инфраструктура.

Постигането на по-висок жизнен стандарт на населението на страната е свързано с предоставянето на стоки и услуги с по-високо качество, за което е необходимо да се предоставят гаранции. В този контекст транспортните услуги, предоставяни на територията на България, трябва да отговарят на определени качествени изисквания, които могат да се гарантират чрез налагането на съответните изисквания за финансова стабилност, благонадеждност и професионална компетентност на персонала на транспортните фирми и инфраструктурните оператори. Именно тези изисквания са в основата на прилаганите лицензионни режими за превозвачите и инфраструктурните оператори в транспортния отрасъл.

1. Лицензиране и регулиране в автомобилния транспорт

1.1. Лицензионни изисквания

Наличието на лицензионни режими за превозвачите и управителите на инфраструктурата регулира техния достъп до пазара. Този аспект на държавното регулиране произтича от възможността за контролиране на достъпа на отделни оператори до транспортния пазар чрез прилагането на критерии, на които те трябва да отговарят.

За извършването на обществени превози на пътници и товари по автомобилен транспорт в страната и в Европейския съюз е необходим лиценз или удостоверение за регистрация (за извършване на таксиметрови превози на пътници). **Изискванията**, на които трябва да отговарят съответните предприятия, кандидатстващи за лиценз за автомобилни превозвачи са:

1). Лицето да е регистрирано като търговец по смисъла на Търговския закон;

2). Ръководителите на транспортната дейност на търговците да не са осъждани за умишлено престъпление от общ характер или да не са лишени с влязла в сила присъда от правото да упражняват превозна дейност – гарантира **благонадеждността (добрата репутация)** на транспортното предприятие;

3). Ръководителите на транспортната дейност на търговците да притежават познания и опит, придобити чрез посещения в курсове за обучение или усвоени в транспортната практика и да имат най-малко средно образование – покриването на това изискване от страна на транспортните предприятия дава гаранции за **професионалната компетентност** на ръководителите на дейността.

За професионално компетентни се счита лицата, които успешно са положили писмен изпит по дисциплините:

- Гражданско, търговско и административно право;
- Трудово и осигурително право;
- Данъчно право;
- Търговско и финансово управление на предприятието;
- Достъп до пазара;
- Технически стандарти и аспекти на дейността;
- Пътна безопасност.

4). Търговецът да разполага с достатъчно ресурси, с които да може да гарантира нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие и да няма задължения за данъци и осигурителни вноски, освен когато са отсрочени или разсрочени по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс. Спазването на това изискване е основание за оценка на **финансовата стабилност** на автомобилния превозвач.

Финансовата стабилност на автомобилните предприятия и особено на тези, желаещи да извършват международни превози, се доказва с потвърдителни документи за наличие

на капитал от 9000 евро за първо превозно средство и 5000 евро за всяко следващо. Формулата, по която се изчислява този показател е:

$$\Phi C = \frac{\text{Капитал и / или банкова гаранция}(K / G)}{[\text{Лева равностойност на } 9000 \text{ €} + (n - 1)] * \text{Лева равностойност на } 5000 \text{ €}}$$

където:

- капиталът (K) е равен на размера на собствения капитал (K1) минус размера на невнесения капитал (K2), определени по данните на представените счетоводни баланси;
- n е броят на заявените копия на лиценза на Общността, респ. броя на автомобилите от списъка към лиценза

Финансовата стабилност се доказва чрез представяне на справка с приложени копия от годишния финансов отчет, заверени съответно от одитор или от териториална данъчна дирекция по месторегистрация. Изискването за финансова стабилност е изпълнено, когато стойността на показателя е по-голяма или равна на единица. В случаите, когато показателя за финансова стабилност е по-малък от единица, следва да се представи банкова гаранция в размер, осигуряващ стойност на съотношението, по-голяма или равна на единица.

При изпълнение на изискванията за финансова стабилност лицата представят документ от съответната териториална данъчна дирекция за липса на задължения към държавата, установени с влязъл в сила акт.

Процедурата за издаване на лиценз за превоз на товари започва с подаване на писмено заявление по образец до министъра на транспорта и съобщенията. Заявлението се подава чрез началника на съответните регионални отдели на Държавната автомобилна инспекция (РОДАИ).

В 1-месечен срок от подаване на заявлението министърът на транспорта и съобщенията или упълномощено от него длъжностно лице издава лиценз. Неразделна част от лиценза е списък на превозните средства, с които ще се извършват превозите. При настъпване на промени в обстоятелствата, които са заявени първоначално, лицето е длъжно в 30-дневен срок да уведоми писмено Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИА АА). Лицензът се издава за срок от 5 години, той е поименен и не подлежи на преотстъпване. Срокът на лиценза се продължава за нови 5 години, ако лицензираният превозвач е направил писмено заявление за това преди изтичането на срока на валидност на лиценз. Издаването на лиценза или продължаването на срока му се извършва в 1-месечен срок от подаване на заявлението. Лицензираните превозвачи се вписват в регистър, воден от ИА „Автомобилна администрация“.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощеното от него длъжностно лице (изпълнителния директор на ИА АА) отказва издаването на лиценз или продължаването на срока му в случаите, когато:

- кандидатът не отговаря на някое от изискванията за благонадеждност, професионална компетентност и финансова стабилност;
- издаденият лиценз на превозвача е бил отнет през последните 2 години;

- налице е криза на транспортния пазар за автомобилни превози (наличие на значителен и вероятно продължителен излишък на предлагане на транспортни услуги спрямо търсенето от клиентите, представляващ сериозна заплаха за финансовата стабилност и оцеляване на значителен брой превозвачи) - в този случай министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията може да спре лицензирането на нови превозвачи за определен вид превози или да установи ограничения за разширяване на дейността на съществуващите на пазара превозвачи и броя на техните автомобили. Тези действия той предприема след пазарно проучване и анализ. Ограниченията могат да продължат до преодоляване на кризисния период, но не повече от 6 месеца. При необходимост този срок може да бъде продължен само веднъж със същата продължителност.

Отказът от издаване или за продължаване срока на лиценза се мотивира като изричният или мълчаливият отказ подлежат на обжалване по реда на Закона за административното производство.

Правата, произтичащи от лиценза, се прекратяват по решение на лицензиращия орган, когато: лицензът е издаден въз основа на неистински документи или на документи с невярно съдържание; превозвачът престане да отговаря на изискванията за благонадеждност, професионална компетентност и финансова стабилност; при осъществяване на дейността от превозвача са нарушени законът и подзаконовите нормативни актове, двустранните и многостранните договори, по които Република България е страна, паспортният и митническият режим в страната и чужбина; са използвани неистински документи или документи с невярно съдържание при осъществяване на дейността.

Лицензът може да се прекрати и в следните случаи:

- по молба на неговия притежател;
- с прекратяване на юридическото лице на притежателя на лиценза;
- с прекратяване на дейността на едноличния търговец;
- с изтичане на срока, за който е издаден.

При прекратяване дейността на едноличен търговец или при преобразуване на превозвача - юридическо лице, правата произтичащи от лиценза, преминават върху неговия правоприемник. Той е задължен в срок до 3 месеца да подаде заявление до лицензиращия орган за отразяване на промяната в лиценза, ако са изпълнени изискванията за благонадеждност (добра репутация), професионална компетентност и финансова стабилност.

Извършването на таксиметрови превози на пътници също е част от обществения автомобилен транспорт и поради тази причина подлежи на регулиране. **Таксиметров превоз на пътници** може да се извършва от търговци, притежаващи удостоверения за регистрация, или от водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. Регистрацията се извършва от Изпълнителната агенция "Автомобилна администрация", където се води регистър. Условието за регистрация са свързани с

подаване на заявление с комплект документи за фирмата, както и доказване на съответствие с изискванията за благонадеждност и професионална компетентност.

1.2. Регулаторен орган и контрол

Ефективното провеждане на държавната политика в областта на транспорта и реализирането на социално-икономическите цели на държавното регулиране налагат създаването на регулативни органи по видове транспорт.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) ръководи и контролира осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари в Република България, като осъществява правомощията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Нейните основни функции са свързани със следното:

- Разработване на републиканската транспортна схема;
- Анализирание действието на нормативните разпоредби в областта на автомобилния транспорт и оценка на ефекта от тяхното прилагане;
- Проверка за наличието на условията и изискванията за достъп до международни превози на пътници и товари;
- Осъществяване на контролни функции посредством специализираното звено „Държавна автомобилна инспекция“;
- Контрол над изпълнението на изискванията към пунктовете за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства.

Длъжностните лица от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" имат право: да спират моторните превозни средства, извършващи обществени превози на пътници и товари и превози на пътници и товари за собствена сметка, за проверка; да имат достъп до гаражите, сервизите, автогарите и всички помещения, свързани с дейността на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка; да изискват от водачите и превозвачите за проверка и при необходимост да задържат всички документи, свързани с превоза на пътници и товари; да контролират реда за заявяване, предоставяне, ползване и отчитане на разрешенията за извършване на превоз на пътници и товари; да осъществяват контрол по спазване на правилата за извършване на обществен превоз на пътници и товари и за извършване на превози за собствена сметка, както и на техническата изправност на пътните превозни средства (ППС), с които се извършват превозите; да контролират състоянието на материалната база и изпълнението на учебните програми от физическите и юридическите лица, получили разрешение за обучение на кандидати за придобиване на професионална компетентност; да осъществяват контрол върху състоянието и дейността на автогарите; да осъществяват контрол по спазване на правилата за извършване превоз на опасни товари; да контролират състоянието на материалната база и изпълнението на учебните програми от търговците или юридическите лица с нестопанска цел, получили разрешение за организиране на курсове за обучение на водачи на моторни превозни средства за извършване превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността при превозите на опасни товари; да ползват технически средства за установяване на размерите, масата, натоварването на ос и техническото състояние на пътните превозни средства и технически средства за контрол на устройствата за ограничаване на скоростта;

да установяват нарушения; да използват технически средства или системи за заснемане, като заснетият снимков материал, който служи за доказателство на нарушения и пр.

2. Лицензиране и регулиране в железопътния транспорт

2.1. Лицензиране на железопътни превозвачи

Аналогично на лицензирането в автомобилния транспорт и в железопътния съществуват определени изисквания, за да се допусне един превозвач до транспортния пазар. Лиценз за извършване на товарни и пътнически превози по жп транспорт се издава в случаите, когато кандидатът е:

- **с добра репутация** – изискват се доказателства, че членовете на органите на управление и други служители, назначени да ръководят превозната дейност, не са осъждани за умишлени престъпления от общ характер, не са лишавани от право да извършват превозна дейност на пътници и товари и не са били в изпълнителни или контролни органи или не са неограничено отговорни съдружници в дружество, когато то е прекратено поради несъстоятелност, ако са останали неудовлетворени кредитори;
- **финансово стабилен** - кандидат, който докаже, че ще бъде способен да поеме своите действителни или потенциални задължения за период от 12 месеца;
- **професионално компетентен** – кандидатът за лиценз има разработени вътрешни правила за функциониране на превозната дейност, а лицата, на които е възложено да ръководят транспортната дейност, имат познания и опит, необходими за упражняването на дейността, придобити чрез обучение или усвоени в транспортната практика; предприятието разполага с персонал, отговорен за безопасността на превозите на пътници и товари, подходящо квалифициран за тази дейност и може да осигури необходимото равнище на безопасност за извършване на услугите чрез персонала, подвижния състав и организацията си;
- **има финансова възможност и декларира готовност да застрахова гражданската си отговорност** спрямо пътниците, багажите, товарите, пощата и трети лица в съответствие с действащото законодателство.

Кандидатът за железопътен лиценз трябва да е регистриран като търговец по Търговския закон, с основен предмет на дейност – извършване на железопътен превоз на пътници и/или товари във вътрешно и/или международно съобщение. Той трябва да разполага с материална база, необходима за осъществяване на превозите. Тази материална база може да включва вагони, ремонтни съоръжения, съоръжения за подготовка на подвижния състав за влакова работа и други, и служи за доказване на финансовата стабилност на превозвача. Кандидатът трябва също така да има осигурена локомотивна тяга, която включва локомотив или електрически мотрисен влак (ЕМВ) и персонал за управление на движението им.

Кандидатите за железопътни превозвачи подават писмено заявление до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" (ИА "ЖА"). При наличието на

пропуски или недостатъци по заявлението, на кандидатът за превозвач се предоставя 7-дневен срок за отстраняването им.

Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" (ИА ЖА) разглежда заявлението и приложенията към него и в 2-месечен срок от датата на подаването му уведомява Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощеното от него лице относно резултатите и изводите от разглеждането. Съответно Министърът на транспорта или упълномощеното от него лице се произнасят по подаденото заявление в срок до 3 месеца от тяхното подаване, като издават, изменят, отнемат или отказват издаването на лиценз.

Лицензът е безсрочен, поименен и не подлежи на преотстъпване. Той се преразглежда се на всеки 5 години. Лицензът може да се издаде за превоз на пътници и/или превоз на товари на цялата територия на страната или за превоз на пътници и/или на товари в отделни части от територията на страната - регионални линии. Превозвачът е длъжен да започне дейността си в 6-месечен срок от получаването на лиценза.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията отказва издаването на лиценз, когато кандидатът не отговаря на изискванията на закона и на тази наредба или не е отстранил пропуски или недостатъци по подадено заявление за лиценз в указания за това срок.

Отказ от издаване на лиценз се дава и когато кандидатът, член на неговите органи на управление или служител, назначен да ръководи превозната дейност, са: осъждани за умишлени престъпления от общ характер; лишавани от право да извършват превозна дейност на пътници и товари; били изпълнителни или контролни органи или неограничено отговорни съдружници в дружество, когато то е прекратено поради несъстоятелност, ако са останали неудовлетворени кредитори; осъждани за банкрут; наказвани многократно за нарушения на трудовото, социалното или митническото законодателство; наказвани с имуществена санкция за извършване на превози на пътници и товари без лиценз и сертификат за безопасност или с изтекъл срок на валидност на лиценза и сертификата за безопасност или за преотстъпване на предоставен капацитет. Не се издава лиценз и когато кандидатът дължи значителни суми по просрочени плащания на данъци или по обществени и/или здравни осигуровки, освен в случаи на разсрочване.

При промяна в търговската регистрация на железопътния превозвач и в частност при сливане, вливане, изкупуване или друга форма на преобразуване, лицензиращият орган преразглежда спазването на условията за издаване на лиценза и се произнася относно продължаване неговата валидност. В този случай се издава временен лиценз, при условие че не са застрашени сигурността и безопасността на пътниците и на клиентите на превозвача. Издаденият временен лиценз има валидност за срок не повече от 6 месеца. Такъв се издава и когато се установи, че превозвачът не отговаря на изискванията за финансова стабилност, но докаже, че е предприел мерки за нейното възстановяване, при условие че не са застрашени сигурността и безопасността на железопътния превоз. Когато превозвачът планира значително да промени или да разшири дейността си в рамките на

предоставения му лиценз, той уведомява за това ИА ЖА с оглед да се прецени дали се налага преразглеждане на лиценза.

Правата, произтичащи от издаден лиценз, се прекратяват когато са констатирани нарушения на разпоредбите, свързани с безопасността на движението и сигурността на превозите, или ако лицензът е издаден въз основа на неистински документи или на документи с невярно съдържание. Лицензът се отнема и когато: лицето престане да отговаря на изискванията за финансова стабилност, благонадеждност и професионална компетентност; има влязло в сила съдебно решение за обявяване в несъстоятелност; не е сключен договор за застраховане отговорността на превозвача спрямо пътниците, багажите, товарите, пощата и третите лица; в 6-месечен срок от издаването на лиценза не бъде сключен договор за достъп и използване на инфраструктурата; в 6-месечен срок от издаването на лиценза превозвачът не започне дейността си; в течение на 6 месеца е превозвачът преустановил дейността си; в случаите когато нередовностите в дейността, несъответстващи на изискванията за лицензиране не бъдат отстранени в срок. Правомощията, произтичащи от лиценза се отнемат по молба на притежателя на лиценза и с прекратяване на неговата дейност.

За издаването на лиценз за железопътен превозвач се заплащат такси, които имат различен размер в зависимост от това какви видове превози ще извършва превозвача и в зависимост от броя на притежаваните вагони.

След изтичане на 5 години от издаване на лиценза той се преразглежда. Преразглеждането се състои в проверка на изпълнението на изискванията на Закона за железопътния транспорт и на условията за издаване на лиценза. Превозвачът предоставя документите, които се представят при подаването на заявление за лицензиране, както и всички други документи по преценка на ИА ЖА, които писмено са изискани от него. В случай че при преразглеждането на лиценза бъде установено, че превозвачът отговаря на изискванията, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощеното от него лице прави отбелязване върху лиценза за извършеното преразглеждане. Ако превозвачът не отговаря на изискванията, лицензиращият орган дава писмени предписания и срок за отстраняване на нередностите или отнема лиценза. До приключване на преразглеждането лиценза запазва своето действие.

2.2. Задължения за извършване на обществени превозни услуги:

Характерно за регулирането на железопътния транспорт е възлагането на задължения за извършване на обществени превозни услуги за пътнически превози. Тези услуги се изпълняват въз основа на договор, който има за цел постигане на определено равнище в транспортното обслужване и цени за пътническите превози. Задълженията за извършване на обществени превозни услуги включват следните елементи:

- **задължение за експлоатация** – свързано е с поемането на всички необходими мерки по отношение на железопътните линии и инсталации, включително допълнителните услуги за гарантиране равнището на транспортното обслужване, когато инфраструктурата е в състава на транспортното предприятие;
- **задължение за превоз** – свързано е с приемане и извършване на всички превози на пътници при определени превозни цени и условия за превоз;

- **тарифно задължение** – свързано е с прилагането на цени, които са в разрез с търговския интерес, но са определени или установени от компетентните органи по съответния ред съгласно действащото законодателство.

Задълженията за извършване на обществени превозни услуги се възлагат чрез дългосрочен договор, сключен между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и съответния превозвач, въз основа на решение на Министерския съвет за възлагане на обществена превозна услуга. Договорът се сключва за срока на валидност на лиценза на превозвача и се актуализира ежегодно. В него се определят видовете услуги и редът за тяхното отчитане, периодичността, качеството и обемът на превозите, цените и специалните ценови облекчения и свързаните с тях компенсационни механизми.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията сключва договор за възлагане на задължения за обществени превозни услуги с "БДЖ – Пътнически превози" – ЕООД. Основните цели на тази мярка са свързани с постигането на определено равнище на транспортно обслужване и предоставяне на условия за безплатен или с намалени цени железопътен превоз и извършване на обществени превозни услуги чрез междуселищни пътнически превози, крайградски, вътрешноградски и регионални пътнически превози. Сключеният договор касае и поддържането на обслужването по отношение на губещи и нерентабилни второстепенни линии с местно значение, както и обслужването на населението при военни събития, непреодолима сила и извънредни обстоятелства.

2.3. Регулаторен орган и контролни функции

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ регулира дейността в жп транспорт и упражнява контрол по:

- изпълнението на работата на персонала на управителя на инфраструктурата и на превозвачите, както и дейността на строителните и ремонтните предприятия и на вътрешния железопътен транспорт на министерства, ведомства, дружества и предприятия по безопасността на движението;
 - изграждането, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав;
 - функционирането на системите за управление на безопасността, изградени и поддържани от управителя на инфраструктурата и от железопътните превозвачи;
 - спазването на общите изисквания и условия за безопасност и техническа експлоатация по отношение на вътрешния железопътен транспорт;
 - спазването на съществените изисквания към железопътната система за постигане на оперативна съвместимост⁵;

⁵ Оперативна съвместимост е способността на железопътната система да позволява безопасно и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите нива на работа на тези линии. Тази способност се основава на всички регулиращи, технически и експлоатационни условия, на които трябва да се отговори, за да се задоволят съществените изисквания за безопасност на превозите.

- осигуряването на равнопоставени условия при предоставянето на достъп на железопътните превозвачи до железопътната инфраструктура, включително разглеждане на жалби на превозвачите във връзка с предоставянето на достъп;
- спазването на разпоредбите на издадените наредби и други нормативни актове.

3. Изисквания за регистриране и регулиране в морския транспорт

3.1. Регистриране на морски плавателни съдове

Съгласно изискванията на нормативни актове в областта на морския транспорт (Кодекс за търговското корабоплаване) всеки кораб, плаващ под българско знаме трябва да бъде вписан в регистровите книги на корабите в едно българско пристанище. Регистровите книги се водят от регионалните звена на Изпълнителната агенция "Морска администрация" и се разделят на:

- регистрови книги на малките кораби;
- регистрови книги на големите кораби;
- регистрови книги на корабите, наети по договор за беърбоут чартър;
- регистрови книги на корабите в строеж с дължина над 12 метра.

В регистровите книги за малките кораби се вписват кораби с дължина до 20 метра включително - за речните кораби и с големина до 40 бруто тона включително - за морските кораби, а в регистровите книги за големите кораби се вписват кораби с дължина по-голяма от 20 метра - за речните кораби и с големина над 40 бруто тона - за морските кораби.

Данните, които се вписват в регистъра включват: пристанището, в което се извършва вписването; поредният номер и датата на вписването; предишното име, регистрация и номер на кораба от Международната морска организация (ИМО), ако има такава; времето и мястото на построяването на кораба; наименованието и седалището на притежателя; основанието за придобиване на кораба; техническа характеристика на кораба; морски ипотeki и установяването на други ограничения в разпорежданията с кораба; името, адресът и националността на наемателя по договор за беърбоут чартър; датата и основанието за вписване или отписване на кораба.

Вписването и отписването от регистъра се извършва по заявление на собственика на кораба, в което се посочват всички необходими данни. При това съществуват два вида регистри:

- **Основен регистър** - в който се вписва собствеността върху кораба и в който подлежат на вписване морски ипотeki или други вещни тежести и ограничения върху правото на разпореждане.
- **Съвместим регистър** - Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията обявява регистъра на друга държава за съвместим, когато законът на тази държава допуска отписване или вписване на кораби, наети

по беърбоут чартър, в нейните регистри, при условия, равни или близки на условията в България.

Регистрираните кораби се обозначават с идентификационен номер, който се състои от 7 арабски цифри, като: първите две цифри са код на пристанището на регистрация; третата цифра е код на регистровата книга; останалите цифри са номер, под който е вписан корабът в регистровата книга.

Заявлението за вписване в регистъра трябва да се направи в срок до 6 седмици от деня, в който лицата, длъжни да направят тези заявления, са узнали за обстоятелствата, които подлежат на вписване. При придобиване на кораб зад граница този срок е 6 седмици от деня, в който корабът за пръв път е пристигнал в българско пристанище.

Заличаването на регистрацията на кораб се извършва тогава, когато отпадне основанието корабът да плава под знамето на Република България или ако корабът е потънал, изчезнал⁶ или разрушен, или е признат за негоден за ремонт, или ремонтирането му е станало икономически неизгодно.

Изпълнителна агенция "Морска администрация" може служебно да заличи кораб, който не отговаря на изискванията за безопасност. Заличаването се предприема, когато са изпълнени последователно следните условия:

- корабът е с изтекъл срок на валидност на корабните свидетелства за безопасност;
- корабпритежателят в продължение на 3 месеца не е уведомил агенцията за извършване на преглед за подновяване на корабните свидетелства за безопасност или за временно изваждане на кораба от експлоатация;
- корабпритежателят в срок от 1 месец не е отговорил на писмената покана да представи доказателства, че корабът не подлежи на отписване.

3.2. Регулаторен орган и контролни функции

Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИА МА) разрешава пускането в експлоатация след като се установи, че корабът е построен, стъкмен и екипажът му отговаря по брой и квалификация на изискванията за безопасност на корабоплаването. Нейните функции са свързани с упражняването на контрол върху:

- безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България;
- осигуряване на реалната връзка между държавата и корабите, плаващи под българско знаме;

⁶ Корабът се счита за изчезнал, когато не са се получили от него никакви известия в течение на 1 месец в Черно море, Средиземно море или вътрешни водни пътища в Европа и 3 месеца в океанско плаване. Ако получаването на известие е могло да бъде забавено поради военни действия, този срок е 6 месеца.

- упражняване на контрол за спазването на условията за безопасност на корабоплаването спрямо български и чужди кораби;
- предоставянето на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването;
- спазването на условията на труд и живот на моряците;
- спазването на изискванията за свободен достъп в пристанищата за обществен транспорт;
- организирането и координирането на търсене и спасяване на бедстващи хора, кораби и самолети;
- воденето на регистри на корабите, морските лица, пристанищата и пристанищните оператори в Република България.
- спазването на изискванията за техническа безопасност на пристанищните съоръжения;
- прави предложения до министъра на транспорта за изменение размера на пристанищните такси.

4. Лицензиране и регулиране в речния транспорт

В този вид транспорт, освен изискванията за регистрация на плавателните съдове (аналогични на тези в морския транспорт) съществуват и изисквания за лицензиране на превозвачите. Те касаят:

- **професионалната компетентност на ръководителите на транспортната дейност** – изискването е физическото лице - превозвач, или ръководителят на транспортната дейност да притежава познания или опит, придобити чрез обучение или усвоени в транспортната практика, да има най-малко средно образование и успешно да е положил писмен изпит по предметите: Право - Основи на гражданското, търговското, осигурителното и данъчното право; Търговско и финансово управление на предприятието, начини на плащане и финансиране; Достъп до пазара; Технически стандарти и аспекти на експлоатацията; Безопасност. Изискванията за професионална компетентност се доказват с представяне на удостоверение за професионална компетентност и нотариално заверено копие от договора с лицето, ръководещо транспортната дейност;
- **финансовата стабилност на предприятието** - доказва се с представяне на следните документи:
 - копие от годишен финансов отчет за предходната година;
 - удостоверение от териториалната данъчна служба за липса на парични задължения към държавата;
 - удостоверение за липса на задължения към осигурителни фондове, а в случай на разсрочване или отсрочване на задълженията - документ от компетентния орган, допуснал разсрочването или отсрочването им;
 - описание на управленската и производствената структура на кандидата и технологичните схеми за превоз;

- декларация относно получени заеми;
- декларация относно тежести върху имуществото на предприятието (ипотеки, залози);
- списък на корабите

Финансовата стабилност може да се докаже и чрез представянето на банкови референции и/или гаранции.

- **добрата репутация** – това изискване е изпълнено, когато физическото лице – превозвач или ръководителят на дейността не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишен от правото да упражнява превозна дейност.

Кандидатите за издаване на лиценз за извършване на товарни превози по вътрешни водни пътища подават заявление до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация".

В срок до 2 месеца от датата на подаването на заявлението министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице издава лиценз. Той се издава на физически или юридически лица, регистрирани като търговци, безсрочен и поименен е и не подлежи на преотстъпване. Неразделна част от него е списъкът на корабите, с които ще се извършва превоза на товари. Не се изисква издаване на лиценз за извършване на превози на товари по вътрешни водни пътища с кораби с товароподемност до 200 т, с фериботи и ро-ро кораби или при извършване на превози за собствена сметка.

За всяка промяна на обстоятелствата, свързани с издадения лиценз, превозвачът е длъжен да уведомява министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" в срок до 14 дни от настъпване на промяната.

Контролните и регулаторни функции по спазване на законодателството и съблюдаване на изискванията за лицензиране се осъществяват от Изпълнителна агенция "Морска администрация", която води регистър на издадените лицензи.

5. Лицензиране и регулиране във въздушния транспорт

1.1. 5.1. Лицензиране и издаване на свидетелства за авиационни оператори

Лиценз за въздушен превозвач се издава на лица, които са регистрирани като търговци по Търговския закон или са създадени с акт на Министерския съвет за извършване на полети със специално предназначение. Тези лица трябва да са с основна дейност въздушен транспорт, самостоятелно или съвместно с друга експлоатация на въздухоплавателни средства, или ремонт и техническо обслужване на въздухоплавателни средства. Те трябва да представят обоснован бизнес план за осигуряване на дейността и да имат издадени свидетелства за авиационен оператор, в които са посочени видовете дейности, за които се иска издаване на лиценз за въздушен превозвач. Освен това,

кандидатите за въздушни превозвачи трябва да представя доказателства за собствен капитал не по-малко от 160 000 лв. и да са финансово стабилни.

Кандидатите за лиценз за въздушни превозвачи подават заявление (виж фигура 21), към което се прилагат следните документи: документ за съдебна регистрация и удостоверение за актуално състояние с дата на издаване до 1 месец преди подаване на заявлението; декларация, че лицето не е в производство по несъстоятелност и не е в ликвидация към датата на подаване на заявлението; свидетелство за авиационен оператор (САО); списък с лицата, които управляват и представляват кандидата; обоснован бизнес план за първите 2 години от дейността като въздушен превозвач, с финансови данни и прогнозни данни за обема на превозите; документ за платена такса.

Заявленията се разглеждат и срок до 30 дни от подаването им в Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД ГВА) след проверка от комисия, която се произнася с мотивирано становище за издаване или за отказване на лиценз. В 10-дневен срок след доклада на комисията ръководителят на ГД "ГВА" издава лиценз, когато кандидатът отговаря на изискванията или отказва мотивирано издаването на лиценз, когато кандидатът не отговаря на изискванията за неговото издаване.

Лицензът за въздушен превозвач е безсрочен и правата по него не подлежат на прехвърляне и преотстъпване. Той дава право на притежателя си да извършва търговски въздушни превози. За въздушни превозвачи, които извършват търговски превози на пътници, багажи, товари и поща с безмоторни или свръхлеки въздухоплавателни средства с моторна тяга, както и за полети, които не включват превоз между различни летища не се изискват лицензи.

Въздушният превозвач, получил лиценз от ГД ГВА трябва да отговаря по всяко време на изискванията за лицензиране и да може да изпълнява своите текущи и потенциални задължения за период 12 месеца. Всяка година той представя годишен счетоводен отчет за предходната година и уведомява ГД ГВА за всяка една промяна на дейността си. Срокът за уведомяване е най-малко 2 месеца преди настъпване на следните обстоятелства:

- планирана промяна в правно-организационната форма на лицето, притежаващо лиценз за въздушен превозвач;
- планирана промяна в типа или броя на използваните въздухоплавателни средства;
- планирана промяна в основния предмет на дейност

Когато въздушен превозвач не спазва изискванията за предоставяне на информация за оценка на финансовата стабилност или не може да изпълнява свои текущи или потенциални задължения за период 12 месеца, ръководителят на ГД ГВА спира действието или отнема лиценза, или издава временен лиценз до възстановяването на финансовата стабилност на въздушния превозвач, при условие че не е застрашена безопасността на полетите.

Правата по лиценз се прекратяват при неговото отнемане; по заявление на притежателя; с прекратяване на основната дейност или когато въздушният превозвач е обявен в несъстоятелност или е в ликвидация.

Авиационните оператори могат да извършват търговски въздушни превози, при условие че са получили издадено от ГД ГВА **свидетелство за авиационен оператор**. Чрез въвеждането и прилагането на свидетелствата за авиационни оператори JAR-OPS се цели да бъдат поддържани най-добрите стандарти на безопасност при експлоатацията на граждански въздухоплавателни средства и да се усъвършенства гражданското въздухоплаване.

Кандидатите за CAO трябва да са регистрирани като търговци по Търговския закон. Те подават заявление не по-късно от 90 дни преди планираната дата за започване на въздухоплавателна дейност. Към заявлението се прилагат данни за търговското управление на авиационния оператор, данни за вида на въздухоплавателните средства и данни за техническото им обслужване. Прилагат се следните документи:

- удостоверение за актуално състояние;
- документ от съда по регистрацията, че срещу него не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност;
- информация за въздухоплавателните средства, съоръженията, наземното и бордното специално оборудване, с които разполага;
- списък с имената и адресите на ръководните лица, както и доказателства, че притежават необходимата квалификация и професионален опит;
- списък с имената, адресите, номерата на свидетелствата за правоспособност и други данни за всички лица, свързани с експлоатацията на въздухоплавателните средства на оператора;
- ръководство за провеждане на полетите, като то може да бъде представено и по-късно, но не по-малко от 60 дни преди датата на планираните операции;
- документи за издаване на одобрение на организация за поддържане на постоянна летателна годност и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи, или ръководство за контрол на техническото обслужване;
- документи за издаване на одобрение на организация за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техническо обслужване на компоненти, предназначени да бъдат монтирани в тези въздухоплавателни средства и одобрен договор за техническо обслужване;
- система за качество;

- програма за предотвратяване на авиационни произшествия и безопасност на полетите, които да са изчерпателни и ефективни, с приложени доказателства за наличните ресурси;
- документ за платена такса.

В 7-дневен срок от подаване на заявлението за издаване на CAO главният директор на ГД ГВА определя водещ (отговорен) инспектор, който ръководи и координира процеса за сертифициране на оператора. Когато всички инспекции са извършени и процесът на оценка приключи, отговорният инспектор изготвя окончателен писмен доклад, към който прилага резултатите от всички направени инспекции и оценки и който трябва да съдържа една от следните препоръки:

- да бъде издадено CAO;
- да бъде издадено CAO, но за всички установени в процеса на експлоатационната инспекция недостатъци, които не застрашават безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства, да бъде дадено предписание за отстраняването им;
- да се откаже на кандидата издаването на CAO, когато в хода на експлоатационната инспекция се установи, че кандидатът за CAO не може да спазва установените стандарти или фактическото му състояние застрашава безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства.

В зависимост от дадената препоръка от отговорния инспектор главният директор на ГД ГВА издава или отказва издаването на CAO. Съответно, отговорният инспектор уведомява кандидата за решението относно заявлението до 60 дни след получаването на всички съпътстващи го документи.

Свидетелството за авиационен оператор, издадено в съответствие с изискванията на JAR-OPS, удостоверява годността на авиационния оператор да извършва търговски въздушен превоз. При това авиационният оператор е длъжен да осигури за всяко въздухоплавателно средство, което е вписано в неговото свидетелство по време на полет спазването на следните изисквания:

- притежаване на валидно удостоверение за летателна годност и технически характеристики, отговарящи на условията на полета;
- оборудването с аварийно-спасителни средства в предназначение и количество, съответстващи на условията на полета и броя на лицата на борда;
- зареждане с необходимото количество на гориво, масло, течности и газове, които съответстват на условията на конкретния полет.

Всеки притежател на CAO създава предварителна организация и съставя аварийен план за действие в случай на произшествие с въздухоплавателното средство, с което оперира.

Свидетелството на авиационен оператор, извършващ търговски въздушен превоз, се издава на български и на английски език. То съдържа също наименованието на търговеца

по съдебна регистрация и търговска марка (ако има такава), седалище и адрес на управление, дата на издаване и срок на валидност (виж фигура 22).

Първоначалното свидетелство за авиационен оператор се издава със срок на валидност 12 месеца, като този срок може да бъде продължен за период до 3 години, в съответствие с програмата за продължително наблюдение.

Всеки авиационен оператор може да кандидатства пред ГД ГВА за изменение на някой от елементите на свидетелството. За целта той подава писмено заявление, в което посочва искането за изменение на свидетелството за авиационен оператор не по-късно от 30 дни преди датата на планираните операции, за които е необходимо изменението. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" разглежда заявлението, извършва всички проверки и инспекции, които са необходими, за да се увери, че операторът е взел предвид всички последствия от заявлението (в т.ч. преглед на ресурсите на оператора), оценява представените извлечения от ръководството за провеждане на полети и уведомява оператора за своето решение до 30 дни след получаването на всички документи, които са необходими за внасянето на изменения в CAO.

В случаите, в които въз основа на проведените инспекции и контрол съществуват доказателства за недостатъчната ефективност на системата за качество на оператора и неговата способност да извършва безопасни операции, главният директор на ГД ГВА спира, ограничава или отнема правата по издаденото свидетелство за авиационен оператор.

При извършване на специализирани авиационни работи от страна на авиационните оператори се издават свидетелства за авиационни оператори за извършване на специализирани авиационни работи (CAO-CAP). Кандидатите за издаване на такива свидетелства трябва да са регистрирани като търговци и да представят следните документи 45 дни преди започване на дейността:

- документ за съдебна регистрация и удостоверение за актуално състояние;
- декларация за обстоятелствата, че срещу него не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност или ликвидация;
- договори с търговски представители, прокурист(и) и др., ако има такива;
- информация за въздухоплавателните средства, съоръженията, наземното и бордното специално оборудване, с които разполага;
- списък с имената и адресите на ръководните лица, както и доказателства, че притежават необходимата квалификация и професионален опит;

- списък с имената, адресите, номерата на свидетелствата за правоспособност и други данни за всички лица, свързани с експлоатацията на ВС на оператора;
- по един екземпляр от ръководството за провеждане на полетите и ръководството за контрол върху техническото обслужване (или екземпляр от единното "ръководство на оператора");
- списък с имената и адресите на постоянно привлечените лица и дейностите, за които са ангажирани;
- документ за платена такса;
- документ за организацията на техническото обслужване на въздухоплавателните средства;
- документ за поддържане на летателната годност.

Административните такси, които се събират от ГД ГВ" при издаването на лицензите и свидетелствата за авиационни оператори биват:

- такса за издаване на лиценз за въздушен превозвач - 1500 лв.;
- такса за изменения на лиценз - размер 500 лв.;
- такса за заверка на лиценз – 1500 лв.;
- такса за издаване на свидетелство за авиационен оператор за търговски въздушен превоз - 10 000 лв.;
- такса за издаване на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи - 5000 лв.;
- такса за изменение и/или продължаване срока на валидност на издадено свидетелство за авиационен оператор за търговски въздушен превоз или на издадено свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи - в размер 30 % от таксата за издаване на свидетелство.

Освен лицензирането и получаването на свидетелство за авиационен оператор, важно условие за участие на превозвачите на въздушния транспортен пазар е издаването на **разрешение за достъп до пазара** от ГД ГВА. Тези разрешения касаят преди всичко международните превози. Достъп до пазара по линия за международен редовен въздушен превоз може да получи български въздушен превозвач при наличието на следните условия:

- превозвачът притежава валиден лиценз за въздушен превозвач, чието действие не е спряно или ограничено и не му е издаден временен лиценз;
- преобладаващата част от неговия собствен капитал, но не по-малко от 51 % от акциите с право на глас или от дяловото участие, принадлежи на местни физически или юридически лица;
- ефективният контрол за спазване на забраната за злоупотреба с монополно или господстващо положение се упражнява по всяко време от

местни физически или юридически лица, като най-малко 2/3 от състава на органите за управление са местни лица;

- няма авиационни произшествия с човешки жертви през последните 12 месеца преди подаване на заявлението;
- няма данъчни и други задължения към държавата или към община, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган за последните 12 месеца преди подаване на заявлението, освен ако е допуснато разсрочване или отсрочване на задълженията;
- няма просрочени летищни такси и такси за аеронавигационно обслужване с повече от 30 дни към датата на подаване на заявление за получаване на достъп до пазара

Когато международен договор предвижда назначаване един или повече български въздушни превозвачи по определена линия се провежда конкурс. Заповедта за провеждане на такъв конкурс обявява предлаганите честоти и капацитет, реда на провеждане, условията за участие, срока за подаване на заявление за участие, датата, часа и мястото на отваряне на заявленията. Заявленията за участие в конкурса съдържат линията, маршрутът, типът въздухоплователно средство, предлагания капацитет, честотата на обслужване, часовете на излитане и кацане и базовите цени за превоз на пътници и/или стандартната тарифа за превоз на товари. Комисия, назначена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията класира участниците в конкурса във възходящ ред чрез присъждане на точки по петобалната система на всеки от следните критерии:

- редовност на обслужване на линията;
- обосновааност на бизнес плана;
- обвързаност на линията със съществуващите въздушни линии;
- съответствие с нормите за шум и газови емисии на въздухоплователни средства, използвани за експлоатация на линията;
- защита на потребителите (застрахователно покритие на пътническата отговорност, обезщетения в случаи на отказ от допускане на борда, закъснение или отмяна на полет);
- достъп на потребителите до резервационна система.

Кандидатът, обявен за класиран на първо място, се назначава по линия за международен редовен въздушен превоз при условията и по реда на съответния международен договор.

Когато съгласно международен договор няма ограничения за броя български въздушни превозвачи, за честотите на експлоатация на линията или за предлагания капацитет, достъпът до пазара на въздушни превозвачи по линии за редовен международен въздушен превоз се предоставя на всички лица, които отговарят на условията за това.

1.2. 5.2. Регулаторен орган и контролни функции

Издаването и отнемането на лицензи, както и ограничаването, спирането и прекратяването на правата по лицензи се извършва от ръководителя на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация". Тя изпълнява регулаторни и контролни функции свързани с осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като:

- контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателните площадки, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационните и други съоръжения, свързани с гражданското въздухоплаване на територията на страната, независимо от собствеността им;
- контролира спазването на законите и на подзаконовите нормативни актове;
- контролира действията на физическите и на юридическите лица във връзка със сигурността и безопасността на гражданското въздухоплаване;
- води регистри на авиационните и летищни оператори;
- съгласува устройствените схеми и планове, включващи терени на летища, и инвестиционните проекти за изграждане на обекти в района на летищата и тяхната околност;
- разследва инциденти с въздухоплавателни средства в страната или разпорежда разследването да се извърши от въздушния превозвач, авиационния оператор, летищната администрация или ръководството на въздушното движение, имащи отношение към инцидента;
- предлага за издаване от министъра на транспорта на подзаконови актове в областта на гражданското въздухоплаване;
- осъществява координацията между ведомствата и юридическите лица в областта на въздухоплаването във връзка със сигурността и безопасността на полетите;
- контролира осигуряването на охраната в зоните за сигурност на гражданските летища и поддържа единна база данни и издава идентификационни карти и пропуски на физически и на юридически лица, както и на моторни превозни средства, за достъп до зоните за сигурност на гражданските летища за обществено ползване;
- контролира прилагането на изискванията за опростяване на процедурите при обслужването на пътниците, обработката и обслужването на въздухоплавателни средства, багажи, товари и поща;
- контролира изпълнението от юридическите лица на функциите, поети като задължение от държавата по силата на международни договори и в

съответствие с действащите стандарти, правила и категории за осигуряване на въздухоплаването;

- разпорежда задържане излитането на въздухоплавателни средства в предвидените от закона случаи;
- организира набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни;
- събира такси за издаването на лицензи, свидетелства и други документи.



Глава IV

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ СРЕДСТВА И ПЕРСОНАЛА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

1. Автомобилен транспорт

Лицензираните автомобилни превозвачи могат да осъществяват превоз на пътници и товари само с пътни превозни средства, които отговарят на изискванията за транспортна годност и се управляват от водачи, които отговарят на изискванията за минимална възраст и за психологическа годност и притежават правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС) от съответната категория.

1.1. Изисквания по отношение на транспортните средства

Изискванията по отношение на транспортните средства в автомобилния транспорт са свързани както с тяхната възраст, така и с екологичността им. Те предвиждат при лицензирането и първоначалната регистрация на автомобилите за извършване на транспортна дейност:

- да не са изтекли повече от 4 години от датата на първата регистрация - при извършване на международни превози на пътници и повече от 9 години - при извършване превози на пътници на територията на страната;
- да не са изтекли повече от 5 години от датата на първата регистрация – при извършване на международни превози на товари и повече от 10 години - при превози на товари на територията на страната;
- да не са изтекли повече от 5 години от датата на първата регистрация - при извършване на таксиметрови превози на пътници;

Екологичните изисквания налагат автомобилите, с които ще се осъществява превозната дейност да имат издадени сертификати за съответствие за моторни превозни средства с техническите норми и нормите за безопасност за "ЕВРО 5 сигурен" автомобил и да имат издадени сертификати за съответствие минимум за моторно превозно средство с техническите норми за "по-зелен и сигурен" автомобил. Съответните категории превозни средства "ЕВРО" се определят в зависимост от емисиите на въглероден оксид и праховите частици (виж таблица 1 и таблица 2). Специфичната маса на въглеродния оксид, общата маса на въглеводородите, азотните оксиди и праховите частици, определени чрез ESC тест, и непрозрачността на отработилия газ, определена с ELR тест, не трябва да превишават определени стойности, за да може съответния автомобил да получи сертификат за съответствие с техническите норми за безопасност и екологичност.

Таблица 1 Категоризация на леките автомобили според вредните емисии

Стандарт	Дата	CO	THC	NMHC	NOx	HC+NOx	PM	P [# /km]
Дизел								
Euro 1*	Юли 1992	2.72 (3.16)	-	-	-	0.97 (1.13)	0.14 (0.18)	-
Euro 2	Януари 1996	1.0	-	-	-	0.7	0.08	-
Euro 3	Януари 2000	0.64	-	-	0.50	0.56	0.05	-
Euro 4	Януари 2005	0.50	-	-	0.25	0.30	0.025	-

Euro 5a	Септември 2009	0.50	-	-	0.180	0.230	0.005	-
Euro 5b	Септември 2011	0.50	-	-	0.180	0.230	0.005	6.10 ¹¹
Euro 6	Септември 2014	0.50	-	-	0.080	0.170	0.005	6.10 ¹¹
Бензин								
Euro 1*	Юли 1992	2.72 (3.16)	-	-	-	0.97 (1.13)	-	-
Euro 2	Януари 1996	2.2	-	-	-	0.5	-	-
Euro 3	Януари 2000	2.3	0.20	-	0.15	-	-	-
Euro 4	Януари 2005	1.0	0.10	-	0.08	-	-	-
Euro 5	Септември 2009	1.0	0.10	0.068	0.060	-	0.005**	-
Euro 6	Септември 2014	1.0	0.10	0.068	0.060	-	0.005**	6.10 ^{11***}
* Стойността в скоби показва съответствие с производствените лимити								
** Важи само за <u>двигатели с директно впръскване</u>								
*** 6.10 ¹² /km през първите три години от влизане на Euro 6 в сила								

Източник: Закон за автомобилните превози

Таблица 2 Категоризация на товарните и пътническите автомобили според вредните емисии

Стандарт	Дата	Вид тест	CO	HC	NOx	PM	Димност
Euro I	1992, < 85 kW	ECE R-49	4.5	1.1	8.0	0.612	
	1992, > 85 kW		4.5	1.1	8.0	0.36	
Euro II	Октомври 1996		4.0	1.1	7.0	0.25	
	Октомври 1998		4.0	1.1	7.0	0.15	
Euro III	Октомври 1999	ESC & ELR	1.0	0.25	2.0	0.02	0.15
	Октомври 2000	ESC & ELR	2.1	0.66	5.0	0.10 0.13*	0.8
Euro IV	Октомври 2005		1.5	0.46	3.5	0.02	0.5
Euro V	Октомври 2008		1.5	0.46	2.0	0.02	0.5
Euro VI	31 декември 2013		1.5	0.13	0.4	0.01	8.10 ¹¹
* за двигатели с по-малко от 0.75 <u>dm³</u> на цилиндър и при максимална мощност постигана над 3000 <u>оборота</u> .							

Източник: Закон за автомобилните превози

При изпълнение на изискванията за транспортна годност се издава удостоверение на превозното средство със срок на валидност една година. Удостоверението за транспортна годност се издава за следните класове превози:

- **клас А** - автобуси за градски превози;
- **клас Б** - автобуси за междуселищни превози по общинската, областната и републиканската транспортна схема;
- **клас В** - автобуси с малка пътниковместимост (от 10 до 22 места, включително мястото на водача) и леки автомобили (от 6 до 9 места, включително мястото на водача) за превози по допълнителни линии, за междуселищни превози по общинската, областната и републиканската транспортна схема между две съседни области без преминаване в трета.

Най-общо автомобилите се класифицират според предназначението, проходимостта и вида на двигателя им. Според предназначението им автомобилите се разделят на транспортни и специални. **Транспортните автомобили** биват товарни и пътнически. Товарните автомобили се разделят според номенклатурата на превозваните товари на две групи – с общо предназначение и специализирани. Товарните автомобили с общо предназначение се използват за превозване на различни видове товари – опаковани, неопаковани, в сандъци, в палети, в контейнери и др. Специализираните товарни автомобили превозват определени видове товари и могат да имат приспособления за самонатоварване и саморазтоварване. Това са автомобили – самосвали за насипни и строителни материали, хладилни автомобили, автомобили за обслужване на търговски мрежи и др.

Пътническите транспортни автомобили са леки и автобуси. Леките автомобили се разделят на пет класа според работния обем на двигателя и сухата маса на автомобила (масата на празен автомобил без: инструменти, резервно колело, без допълнително обзавеждане като радио приемник и др., ГСМ и охлаждаща течност). Автобусите от своя страна се разделят в три класа, които бяха разгледани по-горе.

Специалните автомобили са снабдени със специално обзавеждане което е предназначено за извършване на работа, която не е свързана с функциите на автомобила като транспортна машина (спешна медицинска помощ, аварийни автомобили и др.)

Друг критерии за класификация на превозните средства в автомобилния транспорт е тяхната проходимост. Според проходимостта могат да се диференцират следните групи автомобили:

- с ограничена проходимост – предназначени за работа главно по пътища с асфалтово, бетонно и др. покритие.
- с повишена проходимост могат да работят по всички видове пътища.
- с висока проходимост – предназначени за работа в тежки пътни условия, за движение в местности където няма предварително построен път.

Класифицирането по проходимост е в известна степен условно защото един и същ автомобил може да притежава различна проходимост в зависимост от вида на гумите , налягането в тях и др.

С развитието на автомобилостроенето признаците за класификация на автомобилите се развиват и усъвършенстват.

Според националната класификация на продуктите по икономически дейности транспортните средства в автомобилния транспорт са класифицирани в следните категории:

- леки автомобили;
- товарни автомобили;
- камиони и влекачи за полуремаркета;
- автобуси и тролейбуси;
- автомобили със специално предназначение – за придвижване върху сняг, върху игрища за голф, автомобили амфибии, противопожарни автомобили, за почистване на улици, подвижни библиотеки, бронирани автомобили за превоз на пари, автобетоносмесители и др.;
- автомобили за телевизионни репортажи, картинги и други състезателни автомобили.

1.2. Изисквания по отношение на водачите на превозните средства

Изискванията по отношение на водачите на превозните средства, извършващи обществени превози на товари и пътници са свързани с тяхната правоспособност и годност. Те обхващат:

- притежаването на свидетелство за управление, валидно за съответната категория МПС;
- лицето, кандидатстващо за правоспособност да не е осъждано за умишлени престъпления от общ характер или да не е лишено с влязла в сила присъда от правото да упражнява превозна дейност;
- лицето, кандидатстващо за правоспособност да е психологически годно.
- минималната възраст на водачите, осъществяващи превози на пътници и превози на товари с максимално допустимо тегло на превозното средство над 7,5 тона е 21 години, а за всички останали - 18 години.

При осъществяването на обществените превози на товари и пътници задължително се изготвят **график за работата на водачите и работен дневник** - подписан от ръководителя на предприятието или от упълномощено от него длъжностно лице. Друго важно изискване при извършването на автомобилни превози е задължителната употреба на **контролни уреди за регистриране на данните за движението на автомобилите и работата на екипажите – тахографи**. Тахографските листове се съхраняват за срок не по-малък от 1

година, а данните, регистрирани върху тях или другите носители на информация, служат като доказателство за скоростта на движението на автомобилите и за режима на работа на екипажите при спазване на изискванията за продължителност на шофиране. Освен наличието на тахографи, при осъществяването на автомобилните превози задължително се изисква прилагането на **устройства за ограничаване на скоростта**, монтирани в моторните превозни средства.

Контролът върху спазването на изискванията по отношение на транспортните средства и персонала се осъществява от ИА "Автомобилна администрация". Органите на агенцията имат правомощия, свързани със спирането и проверката на МПС, проверка на гаражи и сервиси, автогари и др. помещения свързани с дейността на превозвачите. Извършват се проверки край пътя и в предприятията, които покриват най-малко 3% от изработените от водачите работни дни. Не по-малко от 30 % от общия брой на проверените работни дни следва да са контролни проверки на пътя, и не по-малко от 50 % от тях - контролни проверки в предприятията. Контролните проверки на пътя се организират на различни места и в различни часове от денонощието.

2. Железопътен транспорт

Лицензираните железопътни оператори трябва да отговарят на изисквания за сертифициране на подвижния железопътен състав по отношение на техническите изисквания и пригодността му за движение по железопътната инфраструктура и на професионалната компетентност на персонала, зает с управлението и реализирането на железопътните превози.

2.1. Изисквания по отношение на превозните средства в железопътния транспорт

Превозвачите, които желаят да получат сертификат за безопасност на возилата и персонала, са длъжни да представят на лицензираното лице, извършващо проверката, пълната конструктивна и технологична документация на всяко возило, а именно:

- чертеж в общ вид с габаритни размери на возилото;
- схема на разположение на основното оборудване;
- описание на конструкцията на возилото;
- таблица с основните параметри на возилото.

Основните видове превозни средства (возила), които се използват за извършването на товарни превози по железопътен транспорт са:

- **Покрит товарен вагон** (двуосен, тип Gbs): предназначен за превоз на пакетирани и други товари, изискващи защита от атмосферни влияния, с изключения на животни и насипни товари;
- **Покрит товарен вагон** (четириосен, тип Gabs): предназначен за превоз на пакетирани и други товари, изискващи защита от атмосферни влияния, с изключение на животни и насипни товари;

- **Платформен вагон** (четириосен, за превоз на контейнери, тип Rgs): предназначен за превоз на дълги товари, пръти, прокат, дървен материал и др., които не се влияят от атмосферните условия;
- **Платформен вагон** (четириосен, тип Res): превозващ също дълги товари, пръти, прокат, дървен материал и др., но като платформа със странични капади е предназначен и за превоз на насипни материали, които не се влияят от атмосферните условия;
- **Платформен вагон за тежки товари** (с дървен под, четириосен, тип Smpms), за транспортиране на метали и метални изделия: къси товари, пръти, прокат, дървени материали, не изискващи защита от атмосферните условия. Освен това може да превозва колесни и тежки верижни машини;
- **Открит товарен вагон** (с глух под, четириосен, тип Eas), предназначен за превоз на насипни товари, пакетирани стоки и други товари, които не се влияят от атмосферните условия;
- **Открит товарен вагон** за превоз на руди и насипни товари с голямо относително тегло (четириосен, тип Eamnos);
- **Саморазтоварващ се вагон** за превоз на въглища и кокс (четириосен, със седловиден под, с ъгъл спрямо хоризонталната плоскост 49°, тип Fals);
- **Вагон-цистерна за превоз на нефтопродукти** 71 М3 (с дървен или метален под, тип Zas), която може да превозва също пакетирани стоки и други товари, които не се влияят от атмосферните условия;
- **Открит вагон** (четириосен, за превоз на руди и насипни материали тип Eamnos), предназначен за превоз на руда и други насипни товари с голямо относително тегло;
- **Хладилен вагон с машинно охлаждане** (тип laeghis), предназначен за превоз на бързоразвалящи се стоки, изискващи спазването на температурен режим при складиране в диапазон от +14°C до -20°C;
- **Вагон – циментовоз** (четириосен, специализиран, тип Uacs), използван за превоз на цимент в насипно състояние, съоръжен с люк за натоварване със светъл отвор и диаметър 500 мм за улесняване на товаренето;

Пътническите вагони се разделят на много видове в зависимост от това какъв е типът на влака, както и дистанцията, която обслужва. Към пътническите влакове се прикачват и служебни вагони, вагон-фургони, пощенски вагони, вагон-ресторанти, спални вагони. Подвижният състав, предназначен за пътнически превози се класифицира в зависимост от предоставените удобства на пътуване и конструкцията на вагоните, а именно:

- пътнически вагони 1 клас – с 6 места в пътническо купе;
- пътнически вагони 2 клас – с 8 места в пътническо купе;
- безкупейни пътнически вагони – обикновено се включват в мотрисните пътнически влакове;

- вагон – ресторанти;
- спални и кушет вагони;
- пощенски вагони и др.

Сертификат за безопасност на превозвача се издава за движение на возилата по цялата или по части от железопътната инфраструктура със срок на валидност 5 години и подлежи на заверка всяка година. Той удостоверява безопасната технология на превозите и не подлежи на преотстъпване. Сертификатът не се издава за возила с изтекла ревизия или при наличие на един протокол с отрицателна оценка. Валидността на сертификата за безопасност се прекратява преди изтичане на срока на действието му, ако поради авария или други причини возилото стане технически неизправно. Тя може да бъде преустановена за определен срок при неизправност на возилото, когато то е спряно от експлоатацията от лицата, които осъществяват контрол на безопасността, до възстановяване на годността му. Списъкът на лицата от персонала, заети пряко с управлението на возилата, за които е издаден сертификатът, е неразделна част от него.

2.2. Изисквания по отношение на персонала в железопътния транспорт

Железопътните превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности се осъществяват от персонал, отговарящ на изискванията за медицинска и психологическа годност. Длъжностите в железопътния транспорт, които са свързани с безопасността на превозите, са обособени в три групи:

I група - длъжности, заемани от лица, които непосредствено участват в осигуряване на движението на влаковете и извършването на маневра, както и действия за безопасно управление на превозите с железопътен транспорт;

II група - длъжности, заемани от лица, които са свързани с осъществяване на превозите на пътници и товари, но не извършват непосредствени действия по осигуряване на движението на влаковете и извършването на маневра;

III група - длъжности, заемани от лица, които са свързани с осъществяването на превози на пътници и товари, но не участват непосредствено в управление на движението на влаковете и извършването на маневра.

При издаването на сертификат за безопасност за всеки специалист от приложения списък на персонала се прилага справка, която задължително включва: име, презиме и фамилия; единен граждански номер; образование, придобита квалификация и правоспособност в областта на железопътния транспорт; трудов стаж, заемана длъжност; придобита квалификация за обслужване и поддържане на возилото; длъжност, която заема при обслужването и поддържането на возилото.

Лицата, кандидатстващи за длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с безопасността на превозите, трябва да притежават **свидетелство за правоспособност** за съответната длъжност. За целта те полагат изпит за проверка на знанията им по:

- правилата за движение на влаковете, маневрената работа и сигналите, подавани в железопътния транспорт;

- безопасност и техническа експлоатация на железопътната инфраструктура;
- сигнализиациите, централизиациите, блокировките и съобщителните връзки в железопътния транспорт;
- експлоатация на железопътните прелези.

Изпитите се провеждат на всеки 4 години и се полагат дори от ръководителите от Национална компания „Железопътна инфраструктура“, „Български държавни железници“ - ЕАД, лицензираните превозвачи, дружествата, предприятията или ведомствата. За заемане на длъжност от железопътния транспорт, която не е свързана с безопасността на превозите, не се изисква свидетелство за правоспособност.

Освен изискванията за правоспособност на персонала, лицензираните железопътни превозвачи трябва да представят и **свидетелства за медицинска и психологическа годност**. Медицинските прегледи и изследвания, необходими за освидетелстването и преосвидетелстването, се извършват според утвърдените медицински стандарти и по правилата на добрата медицинска практика. Медицинската годност на освидетелстваните и преосвидетелстваните лица се удостоверява за срок 12 месеца за I група, 24 месеца - за II група, и 36 месеца - за III група, считано от датата на освидетелстване или преосвидетелстване. Психологическата годност на персонала, който осъществява железопътните превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, се удостоверява на всеки 5 години до 50-годишна възраст на лицата и на всеки 3 години след навършване на 50-годишна възраст.

Лицата, които участват пряко в осъществяването на превозите по железопътен транспорт задължително преминават **предпътни прегледи**. Лице, на което не е извършен предпътен (предсменен) медицински преглед, преди започване на смяната задължително декларира писмено и удостоверява с подпис в книгата за предпътен (предсменен) инструктаж, че е бодро, отпочинало и не е употребило алкохол и други упойващи вещества, в противен случай не се допуска до работа.

3. Морски транспорт

3.1. Изисквания по отношение на превозните средства

При извършването на превози по морски транспорт освен изискването за регистрация на корабите съществуват и изисквания за установяване на безопасността на морските кораби. Спазването на тези изисквания се установява с прегледи. Прегледите на морски кораби за установяване на съответствието им с изискванията на международните договори и националното законодателство по отношение на експлоатацията, за която те са предназначени, за издаване или за потвърждаване на валидността на корабни свидетелства са: първоначални, годишни, междинни, периодични, подновителни, външни прегледи на подводната част на кораба и допълнителни.

След извършване на преглед се издава **свидетелство за годност и корабно удостоверение**. По отношение на пътническите морски кораби се извършват прегледи за издаване на **свидетелство за сигурност на пътнически кораб**. Прегледи се извършват и за

издаване на свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб и за издаване на свидетелство за сигурност на оборудването и снабдяването на товарен кораб.

Изискванията за безопасност, които следва да се спазват при осъществяването на морски превози са свързани с установяването на схеми за разделно движение, морски коридори, фарватери, и препоръчителни пътища и система за докладване и контрол върху корабоплаването в териториалното море - за транзитно преминаване и за посещение на откритите пристанища, които са задължителни за корабите и се обявяват в документ, наречен "Известие до мореплавателите".

Видовете плавателни съдове, които се използват за извършване на товарни превози по морски транспорт са:

- многоцелеви товарни кораби - за смесен превоз на генерални товари, контейнери, колесна/верижна техника, които обикновено разполагат и с хладилна камера за товари с температурен режим на превоза; за последователен превоз на тежки (руда) и леки (зърно) насипни товари и нефтопродукти, с възможност и за някои видове генерални товари.
- контейнеровози - открити кораби без разделяне на товарното помещение на палуби;
- ро-ро кораби – характерен за тях е хоризонталният начин на товарене (roll-on/roll-off, RO - RO), за разлика от конвенционалните кораби, които се товарят по вертикален способ (lift-on/lift-off, LO-LO). Служат за превоз на придружена и непридружена техника.
- фериботи - специализирани кораби от типа ро-ро с или без пътнически клас за превоз на вагони и на цели товарни и пътнически автокомпозиции през водно пространство;
- LASH баржевози⁷ (лихтеровози) – използват се за натоварване на несамходни плавателни съдове наречени баржи или лихтери при комбинирани превози река-море.

Според вида на превозвания продукт морските товарни кораби от своя страна могат да се класифицират по следния начин:

- Bulk-Carrier - за превоз на насипни товари,

⁷ Баржевозите представляват плавателни съдове, предназначени за превози на товари в баржи. Баржата представлява плоскодънен плавателен съд, с или без двигател, който се използва за превози на товари по вода. За вътрешноводните превози се използват баржи с товароподемност до 16,5 хил. Тона. Баржите могат да бъдат с обем до 40 хил. куб.м. По принцип «баржата» е плавателен съд без двигател, за придвижването на която се използват буксирни плавателни съдове (тласкачи или влекачи). Когато баржата има двигател, тогава тя се нарича самоходна баржа. За разлика от контейнеровозите, максималната маса на една товарна единица за които е до 40 тона, то баржевозите тя е между 50 и 1000 тона.

- Ore-Bulk-Oil (OBO) Carrier - за превоз на тежки и леки насипни товари и нефт,
- Twin-decker - двупалубен кораб за генерални товари,
- CON-RO vessel – кораб, пригоден за едновременен превоз на контейнери, товарени по вертикален LO-LO способ, и колесна/верижна техника, товарена по хоризонталния RO-RO способ.
- Car-Carrier - кораб за превоз на леки и лекотоварни автомобили без шофьори; отличава се от ро-ро кораба с това, че има по-голям брой вътрешни палуби с ниска междупалубна височина, някои палуби се съгват и освобождават място за по-високи МПС (автобуси, камиони).
- Live Stock Carrier - кораб за превоз на живи животни;
- Reefer-Vessel - хладилен кораб;
- Tanker - танкер за превоз на течни товари;
- Bitumen Carrier – специализиран кораб за превоз на разтопен битум (асфалт) и тежък мазут при непрекъснато подгряване;
- Liquid Petroleum Gas (LPG) Carrier – използват се за превоз на втечен природен газ при ниска температура и високо налягане
- Heavy-Equipment-Carrier - кораби за превоз на извънгабаритни и тежки товари;

В зависимост от спазването на определение технически изисквания и отдалечаването от бреговата линия при извършването на пътнически превози се прилага следната класификация на корабите:

- **клас А** - извършват вътрешни превози, с изключение на превозите, описани в класове В, С и D;
- **клас В** - извършват вътрешни превози, по време на които не се отдалечават на повече от 20 мили от бреговата линия;
- **клас С** - извършват вътрешни превози в морски райони, където вероятността да попаднат на вълни, надвишаващи 2,5 m, е по-малка от 10 % за период една година при целогодишна експлоатация или за специфичен ограничен период от годината при експлоатация изключително само през такъв период (напр. експлоатация през летен период). По време на превозите корабите не се намират на повече от 15 мили от убежище, нито на повече от 5 мили от бреговата линия;
- **клас D** - извършват вътрешни превози в морски райони, където вероятността да попаднат на вълни, надвишаващи 2,5 m, е по-малка от 10 % за период една година при целогодишна експлоатация или за специфичен ограничен период от годината за експлоатация изключително само през такъв период (напр. експлоатация през летен период). По време на превозите корабите никога не се

намират на повече от 6 мили от убежище, нито на повече от 3 мили от бреговата линия.

3.2. Изисквания по отношение на персонала

Лицата от персонала, които се занимават пряко с изпълнението на превозите в морския транспорт се наричат морски лица. **Морски лица** са физическите лица, които заемат длъжности на кораб или на брега и притежават свидетелство за правоспособност, свидетелство за допълнителна или за специална подготовка. **Тяхната компетентност** се оценява чрез способността им да изпълняват задълженията си на борда на кораба в съответствие с нормативните изисквания, при наличие на необходимите знания, умения и опит, а за длъжностите, за които това се изисква - и при наличие на съответната правоспособност. Морски правоспособни лица за речно или морско корабоплаване са лицата, които притежават **свидетелство за правоспособност**.

В Изпълнителна агенция „Морска администрация“ се водят регистри на морските лица, на морските правоспособни лица и техните свидетелствата. Агенцията издава свидетелствата на морските лица въз основа на подадено заявление и представени документи за установяване на необходимите обстоятелства. Свидетелствата са валидни 5 години.

Всички лица, намиращи се на борда на един кораб, които са заети в осъществяването на превозите по морски транспорт формират екипажа на кораба. **Екипажът** на кораба се състои от капитан, други лица от командния състав и корабна команда, вписани в екипажния списък. Екипажът на българските кораби се попълва с необходимия брой квалифицирани морски лица, притежаващи съответна правоспособност. **Членовете** на екипажа трябва да отговарят на изискванията за здравословна годност. Екипажът може да се комплектова и от квалифицирани чуждестранни морски лица - граждани на страни-членки на Европейския съюз, които притежават свидетелство за правоспособност.

Капитанът е лицето, което ръководи осъществяването на превоза. Той няма право да напуска кораба по време на изпълнение на задължения, изискващи да бъде на борда, освен, ако изключителни обстоятелства не налагат това. Капитанът е длъжен лично да води кораба при влизането, преминаването и излизането от пристанища, заливи, канали, шлюзове и критични участъци, проливи и реки, както и в случаите, когато възникват особени затруднения или опасности.

4. Речен транспорт

При извършването на превози по вътрешни водни пътища всеки кораб трябва да притежава **свидетелство за правото да плава** под знамето на държавата, в която е регистриран. Освен това, корабите, трябва да отговарят на техническите предписания за корабите от речно плаване, което се удостоверява с валидно **корабно удостоверение**.

Малките кораби, плаващи по вътрешни водни пътища на Република България, трябва да бъдат снабдени с **разрешително за плаване**, контролен талон за ежегоден преглед, списък на екипажа, корабен дневник, разрешително и удостоверение за корабна радиостанция, когато има такава. Малките кораби, предназначени за забавление и

плаващи по вътрешни водни пътища на страната трябва да имат само разрешително за плаване и контролен талон за ежегоден преглед. Корабите, на които се разрешава да превозват вредни, отровни и радиоактивни вещества, се снабдяват и с дневник за операции с вредни, отровни и радиоактивни вещества, а тези, които имат екипаж и пътници общо повече от 10 души - и с дневник за операции със сточни води и отпадъци.

Класификацията на корабите, използвани за пътнически превози по речен транспорт съвпада с тази в морския транспорт. Освен класификациите на товарните кораби, посочени в предходния раздел, в речния транспорт се използват и следните видове плавателни съдове:

- безмоторни плавателни съдове и състави;
- моторни товарни кораби,
- товарни тласкаеми състави,
- конвои от тласкач и лихтери⁸;
- моторни танкери,
- танкерни тласкаеми състави,
- конвои от тласкач и танкерни лихтери;
- специализирани кораби - контейнеровози, кораби за чакъл със съоръжение за саморазтоварване, ро-ро-кораби за тежки колети, ро-ро – състави от тласкач и лихтери и др

Всички кораби, извършващи превози по вътрешни водни пътища трябва да разполагат с достатъчен по брой и правоспособност **екипаж**, който да може по всяко време да осигури безопасността на хората, товара и плаването. Аналогично на изискванията по отношение на персонала в морския транспорт и в речния е необходимо доказването на правоспособност за заемане на съответната длъжност.

Надзор върху корабоплаването по вътрешните водни пътища се осъществява от ИА "Морска администрация". При наличието на опасности в речното корабоплаване се предприемат мерки за предотвратяване, ограничаване и отстраняване на опасностите. Тези мерки се вземат се от МТИТС със съдействието на заинтересованите институции при повреда, авария или друго произшествие във вътрешните водни пътища на страната,

⁸ Лихтерът е разновидност на баржа. Той представлява товарен, несамоходен, безекипажен едномоторен плавателен съд с водонепроницаеми люкови врати. Лихтерите се използват за превози на товари с помощта на влекачи или тласкачи (буксирни плавателни съдове) и за операции по натоварване и разтоварване на рейд на плавателни съдове, които не могат да влязат в пристанищата и са на рейд в по-дълбоки води.

което създава опасност от замърсяване на околната среда, крайбрежието или от увреждане на свързаните с тях интереси.

5. Въздушен транспорт

5.1. Изисквания по отношение на въздухоплавателните средства

Въздухоплавателно средство се допуска в експлоатация след преглед, регистрация и удостоверяване на летателната му годност. Гражданските въздухоплавателни средства се вписват в регистър на гражданските въздухоплавателни средства на Република България, който се води от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" при Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Въздухоплавателните средства подлежат на проверка за удостоверяване на съответствието им с норми за летателна годност, за авиационен шум и за газови емисии на авиационните двигатели, определени в Република България. Поддържането на **летателната годност на въздухоплавателни средства** се извършва от физически и юридически лица, получили право да извършват техническо обслужване и ремонт на авиационната техника. Това право се удостоверява с лиценз и свидетелство. Въздухоплавателните средства могат да бъдат предоставяни за ползване на лизинг въз основа на писмен договор в страната или в чужбина със (мокър лизинг) или без екипаж (сух лизинг).

Основните видове самолети и спомагателни въздухоплавателни средства, които се използват при извършването на търговски полети до и от страната са:

- Конвенционални (с ограничен обем) - имат ширина на корпуса около 3 м и една пътека между пътническите седалки. В багажното отделение обикновено има възможност за товарене само на товар в насипно състояние.
- Висококапацитетни (високообемни) самолети - имат нормална пътническа кабина, като седалките са разделени в три колони, посредством две пътеки. Това предполага ширина на корпуса не по-малко от 4.72 м. Багажното отделение на долната (коремна) част е оборудвано за товарене на палетизирани товари или на контейнери. Насипните товари се поставят в палети.

От своя страна, конвенционалните и високообемните самолети могат да бъдат класифицирани в зависимост от обекта на превоз по следния начин:

- товарни самолети - те превозват само товари и поща;
- пътнически самолети - пътниците се превозват в пътническата кабина, а в долната част се помещават багажа на пътниците, товарите и пощата;
- комбинирани самолети за съвместен превоз на пътници и товари - в пътническата кабина се намират пътниците и багажите, а в коремната част се разполагат товарите и пощата.

5.2. Изисквания по отношение на персонала и екипажа на въздухоплавателните средства:

Авиационен персонал са лицата, които притежават свидетелство за правоспособност. Към тях при изпълнение на полет се приравняват лицата, които са в процес на обучение за придобиване на правоспособност. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава свидетелства за правоспособност и води регистър на персонала. Годността на персонала за изпълнение на съответната дейност с оглед на здравословното състояние на лицата се установява от специализирана транспортна авиолекарска комисия.

Екипаж на въздухоплавателно средство е персоналят, на който е възложено изпълнението на полета. Членовете на екипажа на въздухоплавателното средство са в трудови правоотношения с авиационния оператор освен в случаите, когато въздухоплавателното средство се експлоатира по договор за „мокър“ лизинг.

Всяко гражданско въздухоплавателно средство при полет се ръководи от **командир**, който трябва да има специалност летец-пилот. Той отговаря за предполетната подготовка на екипажа и за извършването на полета в съответствие с установените правила за опазването на въздухоплавателното средство, на живота на намиращите се в него лица и на превозваните товари.

Изискванията, на които трябва да отговарят кандидатите, за да им бъдат издадени свидетелства за правоспособност са: лицата, които кандидатстват да са пълнолетни, да имат завършено най-малко средно образование и да не са поставени под запрещение. Свидетелства за правоспособност на ръководители на полети се издават на лица, които са навършили 21 години. Не се изисква свидетелство за правоспособност за лицата, които самостоятелно използват едноместни въздухоплавателни средства с максимална маса под 70 kg - когато са без двигател, и с максимална маса под 120 kg - когато са с двигател.

Свидетелствата за правоспособност се издават за срок 5 години, а за ръководителите на полети, асистент – координаторите на полети и за лицата, извършващи дейности по координация и взаимодействие при управление на въздушното движение (УВД) - са безсрочни.

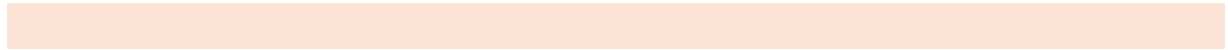
Кандидатът или притежателят на свидетелство за правоспособност не може да упражнява правата си без медицинско свидетелство. Установяват се следните класове свидетелства за медицинска годност за пилоти на самолети:

- клас 1 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за професионален и транспортен пилот - CPL(A) и ATPL(A);
- клас 2 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за любител пилот - PPL(A).

Освен за пилотите медицинското и психологическото освидетелстване е задължително и за лицата, които кандидатстват за придобиване на други видове свидетелства за правоспособност, както и за лицата от авиационния персонал.

Планирането на работното време, блок-полетното време и времето за почивки във въздушния транспорт е задължение на работодателя. **Работното време и блок-полетното**

време се определят така, че да се намалява умората на членовете на екипажа и ръководител полетите, за да се осигури безопасността на полетите.



Глава V

ОРГАНИЗАЦИОННИ ФОРМИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ТОВАРНИТЕ И ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

1. Организационни форми за осъществяване на превозите по автомобилен транспорт

Общественият превоз на пътници по автобусни линии се извършва съгласно утвърдените транспортни схеми - републиканска, областни и общински.

Републиканската транспортна схема включва автобусните линии, обслужващи две или повече области. Тя се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предложения за промени в маршрутните разписания на съществуващите линии от републиканската транспортна схема и откриване на нови линии (курсове) могат да се извършват не повече от 4 пъти годишно.

Областните транспортни схеми включват автобусните линии, обслужващи две или повече общини от една област. Те се утвърждават от съответните областни управители. При разработването на републиканската и областните транспортни схеми се спазват принципите на равнопоставеност и реципрочност на курсовете от двата крайни пункта, освен ако едната от насрещните общини се отказва от това право. С утвърждаването на областните и републиканската транспортни схеми за всяка община се определят линиите и курсовете, които тя може да възлага на превозвачите. Разписанията на междуселищните линии по областните и републиканската транспортна схема трябва да предвиждат минимум 30-минутен интервал между курсовете по една и съща линия.

Общинските транспортни схеми се утвърждават от общинските съвети и включват следните видове автобусни линии:

- градски основни и/или допълнителни - за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план. Курсовете по градските основни линии се планират от общинските съвети. Маршрутните разписания на градските автобусни линии се разработват с оглед осигуряването на възможност за връзки между отделните видове транспорт. Транспортните средства по допълнителните линии са с режим на движение, осигуряващ възможност за спиране, слизане и качване по желание на пътниците на разрешените за това места. Те допълват основните линии на градския транспорт, без да ги дублират напълно;
- междуселищни - за превози, свързващи две или повече населени места в границите на общината. При разработването и утвърждаването на разписанията на междуселищните линии по общинските транспортни схеми се осигурява минимум 15-минутен интервал между курсовете по една и съща линия.

Междуселищните автобусни линии задължително се обслужват от официално обявени от общините автогари и автоспирки по съответните маршрути. Всички

превозвачи по автобусни линии задължително използват автогарите и автоспирките по изпълнявания маршрут и спазват установеното разписание. В населените места с повече от една автогара кметът на общината определя автогарите, които са начални, междинни или крайни спирки по маршрута. Собствениците на автогари са длъжни да допускат срещу заплащане всички превозвачи, извършващи превози по автобусните линии. Те задължително прилагат еднакви критерии спрямо всички превозвачи при определяне размера на цените за преминаване, за престой, за предоставяне на право за продажба на билети и за извършване на други услуги. Маршрутът за придвижване на територията на населеното място до и от автогарата се определя от общинската администрация.

Освен превозите по републиканската, областните и общинските транспортни схеми по автомобилен транспорт се извършват и специализирани и случайни автобусни превози.

Специализирани автобусни превози са превозите на работници, ученици и други по договор, с определени от клиента маршрут и разписание.

Случайните автобусни превози са превозите на предварително определена група пътници без промяна в състава на групата от началния до крайния пункт по предварително заявени условия.

Често се налага и извършването на **совалкови автобусни превози** – това са превозите с автобуси, посредством които при непрекъснато повтарящи се прави и обратни превози, предварително съставени групи от пътници се превозват от даден отправен район до друг.

Таксиметровите превози на пътници също са част от обществените превози. Те се извършват от регистрирани превозвачи или от водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка, с леки автомобили до 5 места, включително мястото на водача, с електронен таксиметров апарат с фискална памет, след издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници. Регистрираните превозвачи могат да осъществяват таксиметрови превози на пътници само с автомобили, от датата на първата регистрация на които не са изтекли повече от 10 години. Разрешението за таксиметров превоз на пътници се издава от кмета на общината или от упълномощено от него длъжностно лице за всеки отделен автомобил, въз основа на: заявление от превозвача; удостоверение за регистрация; списък на автомобилите, с които превозвачът кандидатства - на хартиен носител; копия от удостоверенията за обществен превоз на пътници, издадени на автомобилите, с които превозвачът кандидатства; удостоверение, че данъчно задълженото лице няма задължения за данъци и осигурителни вноски, освен когато са отсрочени или разсрочени по законов ред.

Основните организационни форми за осъществяване на **товарните превози** по автомобилен транспорт са поддържането на редовни товарни линии и случайни превози на товари. За поддържането на **редовни товарни линии** е необходимо наличието на достатъчен по количество и постоянен товаропоток по определено направление. Много често тези линии възникват при наличието на дългосрочни договори за снабдяване или превози на произведената продукция от фабрики или заводи в различни райони на страната.

Случайните товарни превози от своя страна се извършват според търсенето от страна на товародателите. При тях за всеки индивидуален превоз се договарят условията и цените на превоза.

2. Организационни форми за осъществяване на превозите по железопътен транспорт

Превозът на пътници, багажи и колетни пратки по железопътен транспорт се извършва с различни категории редовни, допълнителни, извънредни и специални пътнически и смесени влакове. **Редовните пътнически и смесени влакове** се движат по предварително обявени разписания, докато **допълнителни влакове** се назначават за определен период от превозвача при необходимост или в случаите на непреодолима сила, а разписанията им се обявяват най-малко шест денонощия преди влизането им в сила. В случаите на действие на непреодолима сила или в други особени случаи превозвачите назначават **извънредни влакове**. Друга разновидност е извършването на превози със специални влакове. Със **специалните влакове** се извършват превози на пътници по договор между железопътните превозвачи и техните клиенти.

Движението на влаковете се извършва по график в определените за влаково движение елементи на железопътната инфраструктура. **Графикът за движение на влаковете** (ГДВ) обединява технологичните процеси на всички предприятия от железопътния транспорт в единен технологичен процес и осигурява безопасност на превозите и технологично време ("прозорци") за поддържане и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура. Той може да бъде съставен в таблична или графична форма. Табличната форма на ГДВ съдържа:

- категория и номер на влака;
- нормативна брутна маса (само за пътническите влакове), спирачен процент и серия на тяговия ПЖПС, за които е направено разписанието;
- разстояние и времепътуване между експлоатационните пунктове, максимално допустими скорости за влака в междугарията, престои в експлоатационните пунктове, срещи и надминавания с други влакове по график;
- забележки по ГДВ.

Основните форми за организация на търговското обслужване **при товарните превози по железопътен транспорт**, са свързани с организацията на превозите и обслужването на следните **видове пратки**:

- Вагонни – включват товари, предадени за превоз с една товарителница, за които изпращачът е поискал отделен вагон. Долната граница за таксуване на вагонни пратки е 3 тона на ос за използвания вагон, като при ценообразуването се има предвид действителната маса на товара, закръглена нагоре на 100 килограма;

- Дребна пратка - товар, предаден за превоз с една товарителница, за който не е поискан отделен вагон, като теглото на отделния колет е до 3000 кг за открит вагон или до 1000 кг за покрит вагон.
- Контейнерни - таксуват се за брутна маса на контейнера;
- Блок-влакове - целта е да се извърши директен превоз на товари по железница от врата до врата. В блок-влаковете се композират между 9 и 12 товарни вагона, които превозват товарите директно до получаващия пункт без претоварни операции. При организация на превозите с блок-влакове, минималната брутна маса на влака е 950 тона, а минималното количество - 10 000 тона. При превозите с тези влакове се предвижда предоставянето на различни намаления с оглед стимулиране на товародателите да предават по-големи количества товари за превоз по железопътен транспорт. Така например, БДЖ ЕАД предоставя 6% допълнително намаление при внос и 5% допълнително намаление при износ на товари, които се превозват с блок-влак. При договаряне на логистични схеми за превоз на голямотонажни контейнери (ГТК) от внос и/или за износ през пристанище с блок-влак, се предоставя до 20% намаление на цените по Специалната тарифа за превоз на ГТК към Единната тарифа за превоз на товари (ЕТПТ).

За осъществяването на натоварването и изпълнението на превозите по железопътен транспорт е необходимо предварително **заявяване на товарните вагони**. Това се прави в отправната гара 48 часа преди началото на превоза, като в заявката се посочва вида на вагона, вида и количеството на товара и релацията, по която ще се извърши превоза. При това общественият превозвач е задължен да извърши всякакъв превоз на товари при условие, че изпращачът отговаря на изискванията на Закона за железопътния транспорт и на наредбите към него; компетентността на превозвача и капацитетът на трафика разрешават безпрепятствено изпълнение на качествена транспортна услуга и няма обстоятелства, които не зависят от волята и действията на превозвача, създаващи пречки за извършването на превозна услуга.

Много важно условие за правилното определяне на организационната форма за осъществяване на превозите при конкретни изисквания на клиентите е осигуряването на **достъп до превозвача**. Той се осъществява в специфичните инфраструктурни пунктове - гари, открити за товарни превози, в които се приемат и предават товари. Списъкът на тези гари, заедно с вида на извършваната в тях търговска дейност е публикуван в указател, издаден от превозвача. Приемането, обработването и предаването на товари се извършва в рамките на оповестен график за работното време на товарните гари.

3. Организационни форми за осъществяване на превозите по воден транспорт

Превозите по морския и речен транспорт се осъществяват при прилагането на три основни организационни форми – линейно и трампово корабоплаване и превози, извършвани от оператори, които не разполагат със собствен парк от превозни средства.

3.1. Линейно корабоплаване

За организирането на **линейното корабоплаване** е необходимо наличието на постоянен или достатъчен по обем товаропоток на генерални, бройни товари или контейнери за поддържане на редовна линия за морски или речен превоз по определено направление. При това корабите се движат по определено разписание, посещават точно определени пристанища, а превозните цени се определят по предварително обявена тарифа. Отклонения от маршрутите са допустими само в случаи на намаляване на товаропотоците и с цел избягване на баластния (празен) обратен преход на корабите.

Линейното корабоплаване съдейства за ритмичност при извършването на морските превози и за по-ефективно планиране на използването на пропускателната и преработвателна способност на пристанищата. При неговата организация се подбира подходящ тип подвижен състав, отговарящ на структурата на товаропотоците и конкретните навигационни условия.

Много често, между параходствата, които обслужват дадено направление (линейните параходства) възникват обединения наречени „**линейни конферанси**”. Те възникват на базата на споразумения, регламентиращи транспортния режим и определят условията за осъществяване на товарните превози по морски и речен транспорт. Целта на тези споразумения е да се намали конкуренцията по едни и същи направления на превозите и да се уеднаквят възможностите за достъп на отделните превозвачи до клиентите. Споразуменията на линейните конферанси обхващат тарифните ставки и надбавки, товарните условия и ползването на пристанищните съоръжения, начините на плащане на превозните цени, честотата и графика на обслужване, използването на едни и същи кораби чрез споделяне на техния капацитет, условията за заплащане на общите агенти и букинг офиси, както и издаването на единен превозен договор от всички параходства, членуващи в конферанса.

Участниците в линейните конферанси могат да бъдат редовни членове с пълни права на участие и асоциирани членове (те участват в конферанса при определени условия, извършват превози само в определени направления и спазват договорените общи тарифни ставки).

Параходствата, които не членуват в линейните конферанси, но поддържат товарни линии по едни и същи направления с тях, се наричат аутсайдери. Те се опитват да предлагат по-добри условия за превоз чрез дъмпинг на тарифите на конферансите. Много често обаче при превозите, предлагани от аутсайдерите възникват проблеми със закъснения при пристигане и отплаване, с некачествено обслужване на клиентите, лошо състояние и недостатъчен брой на корабите и завишени разходи за начално-крайни операции.

Линейните конферанси прилагат различни **мерки за конкурентна борба с аутсайдерите**, а именно:

1). Система от намаления от цените за превоз – тази система включва предлагането на различни видове работи:

- рабат по време – прилага се по отношение на товародатели, които през определен период от време са предавали товари за превоз само по линии на конферанса;
- рабат за лоялност – за дългогодишни клиенти;
- отложен рабат – ползва се през второто полугодие на годината при предаване на пратки за превоз с параходства от конферанса;
- незабавен рабат – прилага се по отношение на товародатели, които са подписали ексклузивен договор с конферанса, съгласно, който през определен период от време всички товари, собственост на този товародател ще се превозват само от параходства, членуващи в конферанса;
- палетен рабат – свързан е с превозите на палетизирани стоки, при които се гарантира ускоряване на пристанищната обработка на корабите.

2). Система на двойно тарифиране – при нея за превозите на всеки вид товар са предвидени две различни ценови ставки. Едната е договорна и се прилага по отношение на клиенти по ексклузивни договори, а другата е за товародатели, с които конферансът няма сключени договори.

3). Ценови пул – представлява съглашение между линейните параходства, членуващи в конферансите с цел предотвратяване на изострената конкурентна борба. Тази мярка се характеризира с уеднаквяване на тарифите и другите условия на превозите и разпределяне на квоти от товарните обеми на корабите и приходите от превозите между параходствата.

1.3. 3.2. Трампово корабоплаване

Трамповото корабоплаване като основна форма за осъществяване на превозите по воден транспорт се извършва на свободния фрахтов пазар при превозите на масови товари между различни пристанища в зависимост от конкретните транспортни нужди. Характерно за тази организационна форма е постигането на по-голяма гъвкавост при удовлетворяването на потребностите от превози с наличния превозен капацитет. При трамповите превози не се изисква предварително определено разписание, те се извършват по направления, по които се предлагат най-добрите условия за реализация на печалби. За целта се наемат (чартират, фрахтоват) кораби за превози на пълни или частични товари (в този случай се наема само част от кораб). Наемането се оформя посредством типов договор – чартър, който изпълнява ролята и на превозен договор. Сключването на чартърен договор се осъществява от посредници – брокери, които преговарят от името и за сметка на корабособственика и товародателя. За своята посредническа услуга те получават комисионна в размер средно на 1,25% от навлото, платимо на морския превозвач.

Свободният фрахтов пазар, на който се осъществява чартирането на кораби за трампови превози представлява специфична сфера на търсене и предлагане на морски и речни превозни услуги и плавателни съдове. Конюнктурата на този пазар се определя от следните фактори:

- Циклични – етап на икономическия цикъл (предопределя обема и структурата на стокообмена), етап на технологичния цикъл (детерминира равнището на производителните сили в световен мащаб);
- Нециклични – случайни – включват военнополитически събития, ембарго върху вноса или износа в дадена държава и пр.

Основните показатели, които отразяват фрахтовата конюнктура са:

- 1). Размер на единичната фрахтова ставка – цена за единица тегло или обем, договоран за отделен превоз. Единичната фрахтова ставка подлежи на ежедневни и ежемесечни колебания, в зависимост от промените в пазарната конюнктура и съотношението между търсенето и предлагането на морски транспортни услуги;
- 2). Величина на резервния корабен тонаж – зависи от потребностите от превози;
- 3). Относителен дял на баластните превози – отразяват ефективността на експлоатацията на корабите.

1.4. 3.3. Превози, извършвани от оператори, които не разполагат със собствен парк от превозни средства (NVOCC⁹)

При тази организационна форма за осъществяване на морските и речни товарни превози много често спедиторски фирми действат като **транспортни оператори, които не разполагат със собствен парк от превозни средства**. Те сключват договори с линейните параходства, от които наемат определен корабен капацитет за определен рейс или за определен период от време при преференциални условия. По този начин спедиторите стават договорени превозвачи. Те издават собствени превозни документи и поемат всички задължения и отговорности на превозвачи.

1.5. 3.4. Агентиране на плавателни съдове

Специфична характеристика на превозите по морски и речен транспорт е необходимостта от **агентиране на корабите**. Всички чуждестранни кораби, които посещават българските пристанища, както и всички български кораби, които извършват задгранично плаване, се представляват от корабни агенти. Тези лица имат следните задачи:

- да съдействат за извършване на пристанищните, митническите и други формалности;
- да уреждат плащанията на пристанищни, митнически и други такси и налози;
- да съдействат на капитана при обявяване на морски протест в случаите на общи или частични аварии;
- да осигуряват на кораба плаващи средства и влекачи, лоцмани и др., когато това е необходимо;

⁹ От английски език – *Non-Vessel Operating Common Carrier* – превозвач, който не оперира със собствен корабен флот.

- да осигуряват място за кораба на пристанищния кей и да съдействат за незабавното започване и своевременното извършване на товаро-разтоварните операции;
- да се грижат за своевременното извършване на медико-санитарния преглед на кораба и да съдействат на личния състав на корабите за получаване на медицинска помощ;
- да организират бункеровката на корабите и снабдяването им с вода и продоволствие;
- да организират ремонта на корабите чрез корабостроителните предприятия;
- да информират корабособственика за хода на товаро-разтоварните операции;
- да инкасират навлата и други вземания на корабособствениците и да извършват всякакъв вид местни операции по тяхно нареждане и за тяхна сметка;
- да запознават капитаните на корабите и корабособствениците с всички распоредания и правила относно транспорта и корабоплаването;
- да изпълняват инструкциите на корабособствениците и капитаните на корабите във връзка с обслужването на техните кораби;
- да представляват и защитават интересите на корабособствениците пред властите и институциите в различните страни и по нареждане на корабособствениците или капитаните на корабите да предявяват искове от тяхно име пред съдилищата и арбитража на тези страни, както и да ги представляват по предявени срещу тях искове въз основа на писмени нареждания и пр.

4. Организационни форми за осъществяване на превозите по въздушен транспорт

В зависимост от целта на извършване въздушните търговски полети могат да бъдат редовни и нередовни. **Редовните международни въздушни** превози до или от летища на територията на Република България подлежат на разрешителен режим. Разрешението за извършването на такива полети изисква спазването на условията за одобряване на достъпа на въздушен превозвач до всяка линия, съгласуване и одобряване на разписанието на полетите или други изисквания, определени в международен договор.

Нередовните търговски полети до или от летища на територията на Република България се разрешават от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", а международни полети с нетърговска цел на български и чуждестранни държавни невоенни въздухоплавателни средства се разрешават от министъра на външните работи.

Основните организационни форми за осъществяване на превозната дейност във въздушния транспорт са линейните и чартърните превози. **Линейните превози** се изпълняват по точно определен маршрут, при обявено разписание на полетите, гарантиращо регулярност на обслужването и официално прилагани тарифи. За получаване на правата за изпълнение на линейни превози по въздушен транспорт авиокомпаниите трябва да получат разрешение от съответната държава, до и/или от която желаят да извършват превози. При това съответната авиокомпания поема

задължение за извършване на обществени транспортни услуги и трябва да публикува разписание на полетите, които ще извършва. Необходими са и международни разрешения за извършване на въздушни превози по междудържавни споразумения, когато има такива. Тези разрешения се дават на реципрочна основа и предоставят част от т.нар свободи на въздухоплаването, а именно:

1. Право на авиокомпания от една държава да прелита над територията на друга държава без осъществяване на междинно кацане;
2. Право на авиокомпания от една държава да каца на територията на друга държава по нетърговски причини;
3. Право на една авиокомпания да превозва пътници, поща и стоки от собствената си държава до друга държава;
4. Право на една авиокомпания да качва и превозва пътници, поща и стоки от друга държава до собствената си държава;
5. Право на една авиокомпания да извършва търговски превоз между две държави, различни от тази, от която произхожда авиокомпанията.

Втората основна форма за организация на въздушните превози са **чартърните полети**. Тяхното изпълнение се налага поради наличието на търсене на превози по направления, по които липсват редовни линии, както и поради недостиг на капацитета на съществуващите линейни превозвачи. Полетите се изпълняват по заявка и при прилагане на принципа на договаряне на цените. Всеки участник на въздушния транспортен пазар може да наеме самолет при условията на пълен или частичен чартър. В случай, че наемателят не използва напълно пътниковместимостта, респ. товароспособността на самолета, или ако тя се използва само в едното направление на превоза, авиокомпанията собственик има право по споразумение да използва, респ. да дотоварва самолета. В такива случаи договорената цена за наемането на въздухоплавателното средство се намалява с определен процент. С оглед на това клиентите - товародатели или туроператори – търсят авиокомпания, която може да предостави подходящ товарен или седалков капацитет за извършване на превоз при най-изгодни ценови условия.

Чартърните превози могат да се осъществяват еднократно (единични чартърни превози) или многократно (последователни чартърни превози) по едно и също направление. Единичните чартърни превози се извършват еднократно по договорен маршрут и разписание, а последователните – през определени интервали от време и по едно и също разписание. Последователните чартърни полети намират приложение при обслужването на големи туроператорски компании, предлагащи туристически пакети за отход в различни курорти. В цената на туристическите пакети се включва и цената за превоз по въздушен транспорт.

Глава VI

СКЛЮЧВАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОР ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ

1. *Нормативно-правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по автомобилен транспорт*

1.1. *Сключване на договор за превоз на пътници по автомобилен транспорт*

Сключването на договор за превоз на пътници по автомобилен транспорт се осъществява в момента на издаване на билетите за превоз. Съгласно Закона за автомобилните превози (глава 5, раздел 1) с договора за превоз на пътници съответното автомобилно предприятие се задължава да превози пътниците и техните багажи до определено място, а пътникът поема задължение да заплати превозната цена. При това превозвачът е длъжен да издаде един от следните видове билети:

- **индивидуален или колективен билет** - при превоз на пътници по автобусни линии;
- **фактура** - при случайни превози;
- **карти за специализиран превоз** - при специализиран превоз.

Върху билета за превоз се посочват наименованието и адресът на превозвача. Върху него може да се прави допълнително отбелязване чрез полагане на печат, съдържащ необходимата информация. В случаите, когато билетът не е поименен, той може да се преотстъпва, докато превозът не е започнал.

Превозвачът задължително издава **багажна разписка** за всеки отделен багаж, предаден за превоз в багажното помещение на автобуса. Багажната разписка установява количеството и вида на багажите, които се предават на превозвача, както и тяхната принадлежност на съответния пътник. Издаването на разписката не дава право на превозвача да събира допълнителна такса. Когато багажната разписка не е комбинирана с билет, тя трябва да съдържа името и адреса на превозвача.

Превозвачът предава багажите лично на приносителя на багажната разписка. При непредставяне на този документ превозвачът не е длъжен да предаде багажа, освен ако са налице доказателства за собственост. Непотърсените багажи се депозират и се съхраняват с грижата на добър търговец от превозвача или от трето лице за сметка на пътника за срок от 3 месеца.

1.2. *Права и задължения на пътниците при автомобилните превози*

При всяко пътуване с автомобилен транспорт срещу заплащане, пътниците имат задължение да са снабдени със съответните билети.

Правата за пътниците могат да бъдат разделени условно на две групи: такива, които се отнасят за всички автобусни пътувания, независимо дали градски или междуградски, и такива, които намират приложение, само когато разстоянието е повече от 250 км.

Всички пътници по автобусен транспорт имат следните права:

- Да бъдат информирани подробно за всичко, свързано с пътуването им, включително и правата, които имат преди и по време на пътуването;
- Хората с увреждания и намалена подвижност да получат специални грижи и помощ при пътуването.

Трябва да се гарантира недискриминацията на пътниците по отношение на транспортните условия като се осигури достъп на хората с увреждания до превозните средства. Ако пък по някаква причина по време на превоза се повреди инвалидна количка или друго помощно средство, превозвачът е задължен да възстанови съответната сума на пътника.

За обезпечаване на спазването правата на всички пътници е необходимо персоналет на автобусните компании да премине обучение, за да могат да оказват необходимото съдействие на трудноподвижни хора. В случай, че не е направено такова обучение и например шофьорът не е в състояние да помогне, е предвидено без допълнително заплащане пътуващият да бъде придружен от лице по негов избор – социален асистент, роднина и т.н.

Втората голяма група права се отнася за пътувания над 250 км, независимо дали в страната или чужбина.

При дублиране на запазени места в превозните средства, както и в случай че пътуването е отменено или закъснее с повече от 2 часа, превозвачът е длъжен да предостави възможност на пътника да избере дали да му бъде възстановена заплатената сума или ще го превози по друг начин до крайната точка. В случай че не бъде осигурен този избор, освен възстановяване на стойността на билета превозвачът вече ще дължи и обезщетение на стойност 50 % от цената на билета. Превозвачът или съответните служители на автогарата имат задължение в случай на закъснения или отмяна на пътувания да информират пътниците своевременно, но не по-късно от 30 минути след първоначално предвидения час за заминаване.

Ако закъснението е повече от 90 минути, превозвачът трябва да предложи на пътника безплатно закуски, храна и напитки. Ако обаче се налага престоят да е твърде дълъг на пътниците трябва да се осигури и нощувка в хотел.

1.3. Отговорност на превозвача по договора за превоз на пътници

Превозвачът отговаря за живота и за всяко телесно и/или психическо увреждане на пътника вследствие на злополука във връзка с превоза, докато пътникът се е намирал в превозното средство или се е качвал, или е слизал от него, или за увреждания, предизвикани при товаренето и разтоварването на багажите. Той се освобождава от отговорност, ако увреждането е причинено от обстоятелства, които независимо от взетите от него мерки според особеностите на случая, не може да избегне или последиците от които не може да предотврати (непреодолима сила). Транспортният оператор не се освобождава от отговорност за вредите, причинени поради физическите или умствените недостатъци на водача или на други лица, изпълняващи функции по

превоза, както и за вредите, причинени поради дефектите или състоянието и функционирането на превозното средство.

Освен това, превозвачът отговаря за цялостната или частичната липса или повреда на багажите на пътника от момента на получаването им до предаването им, включително за времето, през което са били съхранявани. Той носи отговорност за багажите, намиращи се в превозното средство, освен ако повредата или липсата се дължат на естеството или дефекти на самия багаж или въпреки взетите мерки вредите не са могли да бъдат предотвратени (непреодолима сила). Дължимото от превозвача обезщетение за цялостната или частичната липса или повреда на багажите е не повече от 1000 лв. на багажна единица.

Недоставените багажи в срок от 14 дни, считано от датата, на която пътникът ги е потърсил, се считат за загубени. Когато багаж, считан за загубен, бъде намерен в срок 1 година от датата, на която пътникът го е потърсил, превозвачът е длъжен да го уведоми. Съответно след връщане на полученото от пътника обезщетение превозвачът е длъжен да му предаде намерения багаж като пътникът запазва правото си на обезщетение за забавата.

Превозвачът се освобождава изцяло или частично от отговорност за вреди, настъпили по вина на пътника или вследствие на негово поведение, излизащо извън рамките на нормалното поведение на пътник, а в случаите, когато вредите са настъпили по вина на трето лице, превозвачът има право на регресен иск.

1.4. *Рекламационни процедури*

Превозвачите имат задължение да създадат и поддържат механизъм за разглеждане на жалби на пътници. По този начин всеки потребител, който счита, че правата му са нарушени, може да подаде рекламационен иск до превозвача, както следва:

- при вътрешни превози - в 30-дневен срок след приключване на превоза, а за щети на багажи – в 7-дневен срок от приключване на превоза. Към рекламацията си клиентът е длъжен да приложи превозните документи (билет и/или багажна разписка) и всички други документи, доказващи претърпяната вреда.
- При превози на разстояния над 250 км - в 3-месечен срок от датата на пътуването.

В срок от 1 месец превозвачът трябва да ви уведоми за движението на жалбата, а максималният срок, в който трябва да ви отговори е 3 месеца.

Срокът за връщане на суми при закъснения или отмяна на превози е 14 дни от подаването на искането за възстановяване.

Законодателно са предвидени и съответни задължителни обезщетения в случай на злополука на пътниците или увреждане на техните багажи по време на превозите, като размерите на обезщетенията се изчисляват конкретно за всеки случай. В случай на смърт или телесна повреда, при превозите на разстояния над 250 км, максималният размер на

обезщетението е 220 000 евро. Ако превозвачът вследствие на инцидент загуби или повреди багажа, той дължи обезщетение на неговия собственик до 1200 евро. Освен това превозвачът трябва да осигури разумна и пропорционална помощ във връзка с непосредствените практически нужди на пътниците след произшествието. Тази помощ при необходимост може да бъде настаняване в хотел, храна, дрехи, транспорт и улесняване на предоставянето на първа помощ.

Предявяването на рекламация не е пречка за предявяване на иск срещу превозвача. При това давността за подаване на искове е 1 година, а в случаите на смърт или телесна повреда на пътник – 3 години. Предявяването на рекламация спира давността до деня на нейното писмено отхвърляне или частичното ѝ приемане. При частично признаване на рекламацията давността продължава да тече само за останалата спорна непризната част от рекламацията.

2. Нормативно-правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по железопътен транспорт

2.1. Сключване на договор за превоз на пътници по железопътен транспорт

С договора за превоз на пътници по железопътен транспорт превозвачът се задължава да превози до определено място пътниците и техните багажи, а пътникът поема задължение да заплати превозната цена. Съгласно Закона за железопътния транспорт, договорът за превоз на пътници се счита за сключен от момента на получаване на билета или друг превозен документ.

Превозите на пътници по железопътен транспорт се извършват в обикновени пътнически или спални и кушет вагони, във втори или първи клас, за пътуване с които пътникът е длъжен да се снабди със съответен превозен документ - билет, абонаментна карта или друг документ за безплатно пътуване или пътуване с намалени цени. При това превозвачите са длъжни да издадат **индивидуални или колективни билети**, които съдържат най-малко следните реквизити: наименованието, седалището и адреса на управление на превозвача; гарата на заминаване и пристигане; маршрута на пътуването; категорията на влака и класа на вагона; превозната цена; първия ден от валидността на билета; срока на валидност на билета.

Железопътните превозвачи осигуряват продажбата на превозни документи, които са доказателство за сключването и съдържанието на договора за превоз, в чиято цена е включена и застраховка на отговорността на превозвача. Те издават картонни, компютърни, бланкови и листови билети, билети за запазени места, билети (добавки) за влак от по-висока категория, за пътуване в спални и кушет вагони, билети за отиване и връщане, билети по календарни цени, маршрутни билети, абонаментни карти и други, определени в тарифните условия на всеки превозвач.

Абонаментните карти дават право на неограничен брой пътувания с пътническите и бързите влакове в рамките на срока на тяхната валидност. Те са безименни и се издават за цялата железопътна мрежа или за пътуване по определен участък. Задължително съдържат наименованието и адреса на управление на лицензиращия железопътен превозвач и срока на валидност на картата.

При пътуване в спален или кушет вагон освен с документ за пътуване в съответния клас е необходимо представянето на билет за спално място.

При превоз на багаж по железопътен транспорт превозвачът задължително издава **багажна разписка**. Тя установява количеството, вида и местоназначението на багажите, които се предават на превозвача.

Превозвачът предава багажите на приносителя на багажната разписка. При непредставяне на този документ превозвачът не е длъжен да предаде багажа, освен ако са налице достатъчно доказателства за неговата принадлежност. Непотърсените багажи се депозират и се съхраняват с грижата на добър търговец от превозвача или от трето лице за сметка на пътника в срок от 30 дни.

2.2. Права и задължения на пътниците при превози по железопътен транспорт

Пътниците имат задължението да се снабдят с превозни документи най-късно 5 минути преди тръгването на влака и да ги представят при проверка. При неснабдяване с билети те са длъжни да заплатят освен цената на билета или картата за пътуване и добавка, определена в тарифните условия на превозвача. Пътник, който откаже да заплати незабавно превозната цена и добавката, може да бъде отстранен от превоз. Такъв пътник не може да изисква неговият багаж, предаден за превоз, да му бъде предаден в друга гара, освен заявената от него крайна гара.

Пътник, снабден с билет за пътнически или бърз влак, или с билет по календарни цени, се допуска до пътуване с международни влакове само след заплащане на разликата в цените за съответното разстояние и класа. Билетът не дава право на запазено седално място. Запазеното място (плацкарта) се заплаща допълнително и дава право на резервация на седално или спално място.

Пътник може да се откаже от договора за превоз не по-късно от 3 часа преди заминаването на влака, за който важи билетът, като го представи в гарата или железопътното бюро, откъдето е закупен за заверка. След изтичане на този срок, заплатената цена не се връща. Билетите за спални места могат да се върнат най-късно 24 часа преди заминаването на влака, за който са издадени. Суми за спални билети, закупени в деня на пътуването не се връщат. При връщането на сумата се прави 10% удържка закръглена нагоре на 0,10 лв. За направената удържка гарата или бюрото издават разписка.

Всеки пътник може да предаде за превоз багаж (багажни пратки) срещу представяне на документ за пътуване.

При отмяна или закъснение на влаковете, пътниците имат право на подходяща информация за това, което се случва, докато чакат.

Ако от превозвача бъде обявено, че пристигането в крайната дестинация ще бъде със **закъснение** от най-малко **1 час**, то пътниците имат право:

- да се откажат от пътуването и да поискат незабавно да връщане на сумата, която са заплатили за билета (в зависимост от обстоятелствата пълната сума или сумата за частта от пътуването, която не е извършена).
- да бъдат върнати до първоначалното място на заминаване, ако закъснението ги възпрепятства да изпълнят целта на своето пътуване;
- да бъдат превозени до крайната дестинация при първа възможност (или на по-късна дата по техен избор). Това включва използването на алтернативен транспорт, когато влаковете са блокирани и превозите по съответните линии са преустановени;
- на храна и напитки (пропорционално на времето на чакане);
- на настаняване в хотел – ако се наложи дпътниците да останат и да изчакат за превоз на следващия ден.

Ако пътникът реши да продължи пътуването си по същия маршрут или да приеме алтернативен транспорт до желаната дестинация, той има право на обезщетение в размер на:

- 25% от цената на билета, ако закъснението е между 1 и 2 часа;
- 50% от цената на билета, ако закъснението е над 2 часа.

Обезщетение не се изплаща, ако пътникът е бил информиран за закъснението, преди да си купи билета.

2.3. Отговорност на превозвача

Превозвачът отговаря за живота и всяко телесно или психическо увреждане на **пътника, причинено по време на превоза**, когато пътникът се е намирал в превозното средство или се е качвал, или е слизал от него. Когато превозът е предмет само на един превозен договор, но е извършен от последователни превозвачи, отговорен в случай на смърт или на телесна повреда на пътниците е превозвачът, който съгласно превозния договор е извършил услугата по време на настъпването на смъртта или телесната повреда. Когато тази услуга е извършена от заместващ превозвач, двамата превозвачи отговарят солидарно. Превозвачът носи отговорност и за пълната или частична липса или повреда на ръчен багаж, багажни или колетни пратки, вкл. и на животни.

В случай на причиняване на телесно или психическо увреждане на пътника превозвачът изплаща обезщетение, което включва:

- разноските, необходими за лечение и транспорт на лицето;
- обезщетение за вредите, причинени от пълната или частичната нетрудоспособност или поради увеличаване на разходите по причина на претърпените вреди.

Превозвачът носи отговорност за действията на своите работници и служители, свързани с изпълнението на превозната услуга, както и за вредите, причинени поради дефектите или състоянието и функционирането на превозните средства. Той се освобождава от отговорност за причинените вреди, ако увреждането се дължи на:

- непредвидено или непредотвратимо събитие от извънреден характер, възникнало след сключването на договора, което превозвачът, въпреки проявената грижа според особеностите на случая, не е могъл да избегне и чиито последици не е могъл да предотврати;
- грешка или поведение на пътника, които не отговарят на обичайното поведение на пътниците;
- поведението на трето лице, което превозвачът, въпреки проявената грижа според особеностите на случая, не е могъл да избегне и чиито последици не е могъл да предотврати. Не се счита за трето лице всяко друго предприятие, което използва железопътната инфраструктура. В този случай правото на обратен (регресен) иск не се накърнява.

Железопътните превозвачи носят **отговорност за опазването на приетите за превоз багажни пратки** от момента на приемането им до момента на предаването им на пътниците, но не по-късно от срока за безплатно съхранение, който е до 24.00 часа на деня следващ този на пристигането. За съхранението се заплаща допълнителна цена. Багажната пратка се счита за изгубена, когато не пристигне в получаващата гара в срок 20 денонощия считано от деня на пристигането на влака, за който е била предадена, освен ако не е била задържана от следствени или митнически органи. След изтичането на този срок пътникът има право на обезщетение от превозвача. За всяка пълна или частична липса или повреда на багажна пратка се съставят констативни протоколи по образец, утвърден от превозвача.

2.4. Рекламации и искове

При констатиране на обстоятелства, пораждащи отговорност за превозвача, както и в случаите на несъответствие на багажа с наименованието или теглото, с количеството или бройките, посочени в превозния документ, при липса или повреда на багажа, за багаж без превозен документ или за превозен документ без багаж се съставя **констативен протокол**. Този документ следва да се състави в момента на установяване на нередовността, но не след приемането на товара или багажа от получателя. Когато получателят не е поискал съставяне на констативен протокол, смята се, до доказване на противното, че багажът или колетната пратка са предадени в изправност. Констативният протокол се съставя от превозвача или от упълномощено от него лице и се подписва от легитимен получател на товара или багажа.

Право **да предяви рекламация** срещу железопътен превозвач има лицето, което представи билет, багажна или колетна разписка, или докаже правото си по друг начин. Предявяването на рекламации пред превозвача за вътрешни превози се извършва в 6-месечен срок в писмена форма с посочване предмета на рекламацията, основанието и размера на претендираната сума. Към рекламацията се прилагат документите, доказващи

претенцията. При липса на други договорености превозвачът е длъжен да отговори на рекламацията в 1-месечен срок.

При превоз, извършен от двама или повече превозвачи, рекламациите се предявяват пред превозвача, причинил вредата, а във всички останали случаи - до изпращащия или получаващия превозвач. При това всички превозвачи отговарят солидарно.

Размерът на сумата, която се връща на пътника за неизползвани билети, както и сумите, които не подлежат на връщане, се определят в тарифата на всеки превозвач. Рекламация за неизползвани билети може да се предяви до 6 месеца считано от датата на издаването им.

В случай, че пътникът не е удовлетворен от изплатеното му обезщетение за липси, повреди или неспазен срок за доставка на колетната пратка, **той може да предяви претенцията си по съдебен ред.** Правото на иск срещу превозвача се погасява в 1-годишен срок, считано от деня, в който багажите или колетните пратки са предадени на получателя, а при липса - от момента на установяване на липсата с констативен протокол, в случаите, когато се отнася за вътрешни превози. В случаи на телесна повреда или смърт на пътник искът се предявява в срок от 3 години от деня на увреждането или смъртта или от узнаването за тях. Давностните срокове спират за текат със започване на рекламационното производство и се възстановяват отново от деня на получаването на отговора на превозвача или след изтичането на срока за отговор.

Ако пътник получи нараняване или загине при злополука с влак, той (или лицата на негова издръжка) има право на обезщетение с авансово плащане в срок от 15 дни от злополуката за покриване на неговите непосредствени нужди (или на нуждите на лицата на негова издръжка). В случай на смърт авансовото плащане е в размер на най-малко 21 000 евро на пътник.

Ако превозвана багажна пратка бъде изгубена или повредена по време на пътуване по железопътен транспорт, собственикът ѝ има право на обезщетение, освен ако тя е била недобре опакована, негодна за превоз или от особен характер. Размерът на обезщетението, дължимо от превозвача в този случай е до 1300 евро на единица багаж – ако пътникът може да докаже стойността на неговото съдържание или до 330 евро на единица багаж, ако пътникът не може да докаже неговата стойност.

Ако пътник загине или получи нараняване при злополука с влак, той (или лицата на негова издръжка) имат право на обезщетение за изгубен или повреден багаж (ръчен багаж или багажна пратка) в размер до 1500 евро.

3. Нормативно-правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по воден транспорт

3.1. Сключване на договор за превоз на пътници по воден транспорт

Съгласно Кодекса за търговското корабоплаване със сключването на договор за превоз на пътници по воден транспорт превозвачът се задължава да превози с кораб пътника и личния му багаж до определено място срещу заплащане на превозна цена. Този договор се сключва с издаването от превозвача на **индивидуален или колективен**

пътнически билет. Основните реквизити, съдържащи се в издадените билети за превоз на пътници по воден транспорт са:

- означение на мястото и датата на издаването,
- мястото на тръгването и на пристигането,
- цената на превоза.

Билетите могат да се издават поименно или на приносител. При поименните билети правото на превоз може да се прехвърли на друг пътник само със съгласието на превозвача.

В превозната цена, означена на билета, се включва и превозът на личен (ръчен) багаж. Обемът или тежината на вещите, които съставляват личен багаж и се превозват в помещенията за пътници, се определят от превозвача. Багажът, надвишаващ установените граници, се приема за превоз със същия кораб срещу заплащане на допълнителна цена, като превозвачът издава разписка на пътника, която съдържа точно означение на багажа, датата на приемането, мястото на тръгването и назначението.

Във връзка със сключването и изпълнението на договорите за пътнически превози възникват определени задължения както за превозвача, така и за пътника. Превозвачът е длъжен преди започване на превоза да предостави кораба в състояние на мореходност, съответно стъкмен и снабден с комплектуван екипаж, както и да осигури на пътника безопасно пътуване. С изключение на каботажните (крайбрежните) превози, превозвачът е длъжен без допълнително заплащане да осигури храна, легло и обслужване на пътника през време на превоза.

За всеки превоз, извършван с пътнически кораб, предназначен да превозва повече от 12 пътници на разстояние над 20 морски мили, се изготвя списък с данни на пътниците. Преди отплаването, списъкът се предава на капитана на пътническия кораб, а на брега - на представител на Изпълнителна агенция "Морска администрация" от представител на превозвача.

Договорът за превоз на пътници се прекратява по право, когато корабът погине, потъне или бъде разрушен. Превозната цена се връща изцяло или частта от нея съответстваща на неизминатото разстояние.

Превозите на колетни пратки по морски и речен транспорт се осъществява въз основа на договор за превоз, оформен с **колетна товарителница**. След пристигане на колетната пратка в получаващото пристанище съответния превозвач е длъжен да уведоми получателя чрез връчване на известие от товарителницата. Колетната пратка следва да се освободи до края на работното време на деня, следващ този на уведомяване на получателя. След изтичане на този срок се събира такса за съхранение.

3.2. Права и задължения на пътниците при превози по воден транспорт

Пътникът е длъжен да се подчинява на установения ред на кораба, както и да изпълнява всички нареждания на капитана във връзка с това. Ако тръгването на кораба се забави по вина на превозвача, пътникът има право през време на закъснението на храна и легло, както и на обслужване. Когато закъснението при тръгването на кораба е по-

голямо от 6 часа за каботажните превози и от 3 дни за останалите, пътникът може да развали договора, като има право на връщане на превозната цена.

Всяка от страните може да се откаже от договора за превоз при наличие на едно от следните обстоятелства:

- избухване на война, която представлява опасност при превоза;
- блокада на отправното пристанище или на местоназначението;
- задържане на кораба по разпореждане на властите или
- други пречки от този характер, настъпили преди или след започване на превоза.

При отказ на една от страните, пътникът може да иска връщане на платената превозна цена изцяло, ако отказът е направен преди започване на превоза или ако отказът е направен след това - частта от превозната цена, полагаща се за неизминатото разстояние. Пътник, който е уведомил превозвача, че се отказва от договора, има право да иска връщането на заплатената превозна цена:

- в пълния размер - при уведомяване поне 6 часа преди тръгването на кораба за каботажните превози или 7 дни - за задграничните превози;
- в пълния размер - при поискване от правоимащите, когато пътникът почине преди тръгването;
- 50 % - при уведомяване, извършено не по-малко от 3 дни преди тръгването при задгранично плаване.

Ако пътникът не се яви на борда на кораба в установеното за това време, не може да иска връщане на цената за превоза включително цената за храна и легло.

Пътникът може през всяко време преди тръгването на кораба или на всяко пристанище, където спира корабът, за да се качват или слизат пътници, да развали превозния договор. Ако превозът е започнал, превозната цена не се връща.

При условие, че корабът не може да продължи превоза, след като го е започнал, или да достигне местоназначението поради локални пречки, пътникът има право да иска връщане на превозната цена за неизминатото разстояние или да иска да бъде превозен до местоназначението с друг кораб или друго превозно средство.

3.3. Отговорност на превозвача и рекламационни искове

Времето, през което превозвачът **отговаря за здравето и живота на пътниците**, започва от момента на тяхното качване на кораба или на превозното средство, с което се превозват от брега до кораба, ако този превоз е включен в превозната цена или ако се извършва с превозно средство на превозвача, макар и срещу отделно заплащане. Транспортният оператор отговаря за вредите при смърт, телесна повреда или разстройство на здравето на пътника, ако са причинени по вина на превозвача или на неговите служители, доколкото те са действали на кораба в пределите на служебните им

задължения. Когато превозвачът докаже, че вредите са възникнали в резултат на умисъл или груба небрежност на пътника, размерът на отговорността съответно се намалява.

Превозвачът носи **отговорност за липси и повреди на приетия за превоз багаж** по правилата за отговорност при превоза на товари. За скъпоценности, пари, ценни книги, произведения на изкуството и други ценности превозвачът отговаря само ако при предаването им като багаж са били обявени пред капитана или определено от него лице. За липси и повреди на личния (ръчния) багаж на пътника превозвачът отговаря само ако пътникът докаже, че те са резултат на действия, извършени от превозвача или от лицата, наети за обслужване на кораба при наличност на умисъл или груба небрежност. Липсите и повредите на багажа трябва да се констатират при неговото получаване, а при липси и повреди, които при обикновен преглед не могат да се установят - в срок от 3 дни след освобождаването на багажа.

Размерът на **обезщетението за липси и повреди на багажа** се определя от действителната цена на вещите, които са предадени без обявяване на стойността им, но не може да надвишава 40 лева на килограм.

Превозвачът има право на задържане на багажа на пътника до удовлетворяване на вземанията си по превозния договор. Багаж, неосвободен до 3 месеца след пристигането на кораба, в пристанището на местоназначението, се продава от превозвача.

По отношение на лицата, пътуващи без билет на кораба, превозвачът отговаря само тогава, когато тези лица докажат, че претърпените от тях вреди по време на пътуването са резултат на умишлени или извършени при груба небрежност действия на превозвача.

Правото на предявяване на рекламационни искове пред превозвача за вземания, произтичащи от договор за превоз на пътници и личен багаж при каботаж се погасява с изтичането на 6 месеца считано от деня на пристигането в местоназначението, или ако пътуването не бъде завършено - от деня, в който пътникът е трябвало да пристигне.

4. Нормативно – правни основи и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на пътници по въздушен транспорт

4.1. Сключване на договор за превоз на пътници по въздушен транспорт

С договора за превоз на пътници по въздушен транспорт превозвачът се задължава да превози със свое или с наето, или предоставено за ползване на лизинг въздухоплавателно средство пътника и неговия багаж от едно място на друго срещу заплащане на превозна цена. Съгласно Закона за гражданското въздухоплаване договорът за превоз на пътници се доказва с **пътнически билет**, а предаването на багажа - с **багажна квитанция**. В превозната цена се включва и превозът на багажа в размери, установени от превозвача. Багаж над установения размер се приема за превоз със същото въздухоплавателно средство срещу заплащане на допълнителна превозна цена.

Всяка от страните по превозния договор може да се откаже от неговото изпълнение при наличието на някое от следните обстоятелства:

- обявена или започната война, която представлява опасност за превоза;
- блокада на отправното летище или на летището на назначението;
- задържане на въздухоплавателното средство от компетентните власти;
- закриване на отправното летище или на летището на назначението по разпореждане на властите или
- по други пречки от този вид.

4.2. Права и задължения на пътниците при превози по въздушен транспорт

При възникване на обстоятелства за отказ от превоз, пътникът може да иска връщане на платената превозна цена изцяло, ако отказът е направен преди започване на превоза, а ако той е направен след започване на превоза - разликата между цената на билета и цената за действително извършения превоз.

В случай, че въздушен превозвач откаже да допусне пътник на борда на въздухоплавателно средство, което изпълнява полет по редовна въздушна линия, и пътникът има билет за полета с потвърдена резервация, явил се е на гишетата за проверка на билета и предаване на багажа във време, предварително оповестено от превозвача, пътникът има право:

- да прекрати пътуването с възстановяване пълната стойност на билета за нереализираната част от пътуването, или
- да бъде превозен до крайния пункт на пристигане при първа възможност в същия ден, или
- да бъде превозен на друга, удобна за пътника дата.

В такъв случай пътникът има право на обезщетение в зависимост от дължината на полета до летището на назначението в размер не по-голям от цената на самолетния билет за този полет. Обезщетението се дължи от въздушния превозвач. Последният поема издръжката и оказва помощ на пътника до летището на назначението.

Тези правила се прилагат и в случаи на закъснение от страна на въздушния превозвач, при анулиране на полет или в други случаи на непреодолима сила. Закъснение е налице, когато превозвачът не е осигурил започване на превоза на пътника до 2 часа от обявеното в билета начало на полета - за полети до 3500 км, и до 4 часа - за полети над 3500 км. Превозвачът не дължи връщане на превозна цена, когато пътникът пътува безплатно.

Превозът на пътник може да бъде отказан, без да се дължи обезщетение при неизправност на личните документи и на документите, изисквани от държавата на транзит и държавата на летището на назначението. Въздушният превозвач осигурява завръщането с първия възможен обратен полет и за своя сметка в отправното летище на лице, което не е допуснато в страната от органите на граничния контрол.

Пътникът може да се откаже от договора за превоз и да получи обратно превозната цена в следните случаи:

- при заболяване, включително и на член от семейството му, който ще пътува с него, установено от лечебно заведение;
- при неспазване на разписанието за излитане на въздухоплавателното средство с повече от 60 минути;
- при замяна на въздухоплавателното средство по тип.

Пътникът може да се откаже от договора и извън изброените по-горе случаи, но не по-късно от 8 часа преди излитането на въздухоплавателното средство. В този случай се удържа до 25% от цената за превоз в едното направление.

Пътник, който наруши установените правила за пътуване и поведение във въздухоплавателното средство и не се подчинява на командира му, може да бъде заставен да напусне въздухоплавателното средство в отправното или междинно летище, без да има право да иска връщане на платената превозна цена.

4.3. Отговорност на превозвача по договор за превоз на пътници по въздушен транспорт:

Превозвачът отговаря **за причинените щети в случай на смърт или телесна повреда, претърпяна от пътник**, когато злополуката, причинила щетите, е станала на борда на въздухоплавателното средство или по времето за качване или слизане от него.

Превозвачът отговаря и **за щетите, настъпили вследствие на повреда или липса на регистрирания багаж**, ако щетата е настъпила през времето, когато багажът е бил под негов надзор. Заплащат се обезщетения в следните размери:

- при липса или повреда - действителната стойност на липсващия или повредения багаж, но не повече от 40 лв. на всеки килограм брутна тежина;
- при липса или повреда на багаж, предаден с обявена стойност - обявената стойност или частта от нея, съответстваща на липсата или повредата. Когато превозвачът докаже, че обявената стойност превишава действителната, обезщетението се заплаща в размер на действителната стойност.

Отговорността на превозвача за личните вещи на пътник и за вещите, намиращи се под надзора на пътника, е до 800 лева. При пълна липса на багажа превозвачът връща и заплатената превозна цена.

Въздушният превозвач не отговаря за причинени щети поради закъснение, ако докаже, че е взел необходимите мерки, за да избегне щетите, или му е било невъзможно да предприеме такива мерки. Той не носи отговорност и за липси и повреди на багажа на пътника, настъпили в следствие на:

- особените свойства на багажа;

- недостатъци на опаковката, които не са могли да бъдат забелязани при приемането;
- непосочване в превозния документ на особените свойства на багажа, изискващи специални условия за неговото съхраняване.

4.4. Рекламационни процедури

За липси и повреди на багажа и личните вещи на пътника се съставя **констативен протокол**. Ако пътникът не уведоми превозвача писмено за липса или повреда на багажа в момента на предаването на багажа на получателя, счита се, че е предаден в изправност и в съответствие с билета или багажната квитанция.

При констатирането на липси и повреди пътникът, изпращачът, получателят или техните законни представители или упълномощени лица предявяват пред превозвача **рекламация** в писмена форма не по-късно от 7 дни от деня на получаване на багажа, а при пълна липса - от деня, в който е трябвало да стане тяхното получаване.

При закъснение на превоза и доставката на багажите, рекламацията трябва да бъде предявена не по-късно от 21 дни от деня на предаването на багажа на правоимащия. Срокът за предявяване на рекламации за надвзети превозни цени е 3 месеца, считано от деня на плащането. Рекламацията се предявява в писмена форма, като се посочват предметът на рекламацията и размерът на исканата сума. Към рекламацията се прилагат всички документи, доказващи претенцията.

При превози, извършени с въздушен и с друг вид транспорт, рекламациите се предявяват пред превозвача, причинил щетата, а когато това не може да се установи - пред първия или последния превозвач, като се спазват сроковете, установени за съответния вид транспорт. При превоз, извършен от двама или повече въздушни превозвачи, рекламацията може да се предяви пред всеки един от тях.

Превозвачът е длъжен в 2-месечен срок от подаване на рекламацията да я разгледа и да уведоми рекламанта за резултата.

Пътниците имат право на предявяване на **съдебни иски** само когато превозвачът напълно или частично е отхвърлил рекламацията или когато рекламантът не е получил отговор в съответния срок. Правото на иск срещу превозвача по международните превозни договори се погасява в 2-годишен срок, а по вътрешните - в 6-месечен срок, считано от деня на пристигането на въздухоплавателното средство в местоназначението, от деня, в който въздухоплавателното средство е трябвало да пристигне, или от деня на прекратяване на превоза.

В случай на телесна повреда или смърт на пътника правоимащият може да предяви иск пред компетентния съд в 2-годишен срок от деня на увреждането.

Превозвачът се освобождава от заплащане на съдебни и деловодни разноски, ако бъде осъден да заплати като обезщетение сума, която не надхвърля сумата, предложена от него писмено в 6-месечен срок от деня на увреждането.

Всяка транспортна фирма се стреми да получи възможно най-големи приходи от своята дейност, така че да може да покрива направените разходи и да реализира печалба. Размерът на получаваните приходи зависи в най-голяма степен от ценовата политика, която трябва да осигурява правилни съотношения между превозните цени, условията и обема на превозите, изпълнявани от транспортните оператори, както и степента на използване на транспортните средства. При това, цените за превози на товари и пътници могат да бъдат определени под формата на договорни превозни цени или тарифи.

Превозната цена е израз на разходите, които възникват при превоз на пътници. Тя се заплаща от клиентите на транспортните фирми и се определя от взаимодействието на ценообразуващи фактори като: вид на превоза, разстояние на курса, скорост на движение на превозните средства, конюнктура на транспортния пазар и пр.

Тарифата за превоз на пътници представлява система от предварително определени превозни цени и условия, въз основа на които се превозват пътници и багажи по различните видове транспорт и се уреждат взаимоотношенията между превозвачите и пътниците. Тарифата включва предварително определени и публикувани превозни цени, включително допълнителни такси, глоби премии и правила за изчисляване на сумите, които се събират от транспортните фирми за извършването на превозите. Пътническите тарифи съдържат основно таблици с превозните цени и тарифни постановления.

Изборът на правилна ценова политика по отношение на пътническите превози има важно значение за цялостната рентабилност на дейността на транспортните фирми.

1. Цени и ценообразуване при пътническите превози по автомобилен транспорт

Определянето на цените за превоз на пътници в автомобилния транспорт е свободно и се базира на разходите за осъществяване на превозите, респ. себестойността на превозите плюс определен процент печалба или в зависимост от конкуренцията.

Първият метод, който намира приложение при ценообразуването на пътническите превозни услуги по автомобилен транспорт е **разходно-калкулативния метод**. При него се отчита себестойността на превозите. Този метод се прилага тогава, когато не съществува особено голяма конкуренция и превозвачите имат възможност да определят цени, покриващи пълните разходи за осъществяване на транспортните услуги. Прилагането на този метод е характерно основно за пътническите превози, които са част от пакетна туристическа услуга и при които е възможно да се покрият пълните разходи на превозвачите за осъществяване на транспортната услуга. При останалите видове обществени пътнически превози почти винаги се налага да се отчитат не само разходите, но и условията, предлагани от конкурентни фирми или видове транспорт.

Сравнително-аналитичният метод се характеризира с използване на превозните цени на конкурентите при отчитане на различията в качеството на оказваната транспортна услуга. При неговото прилагане се спазват следните основни принципи:

- равно качество - равни цени, т.е. за превозите с еднакви качествени параметри, предлагани от различни превозвачи се заплащат еднакви превозни цени;
- отчитат се цените на конкурентите;
- съблюдава се съотношението „цена – разходи“ – превозвачите сравняват определената по сравнително-аналитичния метод превозна цена с разходите за осъществяването на превозите и преценяват дали прилагането на този метод ще им позволи да покриват своите разходи и да реализират печалба от дейността или не.

Прилагането на сравнително – аналитичния метод поставя определени изисквания пред транспортните компании, свързани с изучаване на широк кръг от предлаганите от конкурентите услуги; изучаване на самите конкуренти; определяне на оптимални показатели за качество; ранжиране на качествените показатели по важност въз основа на оценките на потребителите; обосноваване равнището на цените на аналозите с пазарната оценка за тяхното качество. Основен източник на данни за такъв анализ и оценка на качеството и цените са пазарните изследвания, провеждани от специализирани консултантски фирми и асоциации на потребителите. Използваните форми и средства при тези изследвания са твърде многообразни – фирмени каталози, пряко анкетиране на потребителите и др. Следвайки принципите на маркетинга всяка фирма е длъжна да предлага услугите си на такава цена, която да е приемлива за потребителите. Поради това този метод по-добре се съобразява с потребителската оценка, отколкото разходно-калкулативния метод.

При определяне на превозните цени за пътническите превози по автомобилен транспорт приложение намират и **тарифите**. Те са характерни предимно за градския пътнически транспорт. Най-често прилагани са единните цени за превоз на пътниците по градските линии на общинските схеми, но все по-често приложение намират и диференцираните цени в зависимост от разстоянието на превозите в рамките на градовете. Характерно за прилагането на единните цени за превози на пътници в рамките на големите градове е, че много често тези цени са регулирани от общините на базата на сключени договори за възлагане извършването на обществени превозни услуги, което налага компенсиране на намалените цени чрез субсидии.

Компенсирането на намалените цени на пътническите превози е налице и при предоставянето на намаления от цените за пътуване на определени социални категории от населението. При утвърждаването на транспортните схеми, включващи основни градски и междуселищни автобусни линии за пътнически превози се предвиждат преференции за пътуване на следните социални категории от населението:

- Ветераните от войните - имат право на безплатно пътуване по основните градски линии във всички градове в страната, в областта, в която са регистрирани с постоянен адрес, както и на безплатно пътуване 1 път годишно с автомобилен транспорт по направления, по които няма железница - отиване и връщане по свободно избран маршрут. Носителите на "Орден за храброст" имат право на 3 такива пътувания;

- Военноинвалидите и военнопострадалите (преживелия съпруг/съпруга, децата и родителите на българските граждани, загинали при или по повод на изпълнение на кадрова или наборна служба в мирно или във военно време, в мобилизационния или постоянния резерв, или в отбраната на страната) - имат право на безплатно пътуване с превозните средства за обществен превоз на пътници по автомобилния транспорт в страната 2 пъти в годината - отиване и връщане по свободно избран маршрут; неограничен брой пътувания по автобусната мрежа в общината, където живеят и безплатно пътуване по вътрешноградския транспорт, включително метрополитена, в цялата страна с изключение на допълнителните автобусни линии;
- При изпълнение на служебните си задължения държавните служители в Министерството на вътрешните работи (МВР) и в Държавна агенция "Национална сигурност" (ДАНС) пътуват безплатно в обществен градски транспорт;
- При изпълнение на служебните си задължения държавните служители в специализираното звено за охрана и Главна дирекция "Изпълнение на наказанията" на Министерството на правосъдието (МП) пътуват безплатно в обществен градски транспорт;
- Многодетните майки имат право на безплатно пътуване 1 път в годината по автомобилния транспорт в страната - отиване и връщане по свободно избран маршрут;
- Лицата със 71 или над 71 % трайно намалена работоспособност и децата до 16 годишна възраст с трайно намалена възможност за социална адаптация имат право на безплатно пътуване 2 пъти в годината - отиване и връщане с автобусния транспорт в страната по свободно избран маршрут. Това право ползват и придружителите на лицата с определена чужда помощ, когато пътуват с тях;
- Учениците и студентите редовно обучение, включително докторантите, имат право на пътуване с минимално намаление на цената на абонаментна карта по вътрешноградския транспорт - 30%, а по междуселищния автомобилен транспорт - 20%, спрямо определената цена по редовна тарифа;
- Пенсионерите на възраст над 65 години за мъжете и над 60 години за жените, имат право на пътуване с минимално намаление на цената на абонаментна карта по вътрешноградския транспорт и по междуселищния автомобилен транспорт - 20% спрямо определената цена по редовна тарифа;
- Учениците до 16-годишна възраст, живеещи в населени места, в които няма съответно училище, ползват безплатен транспорт до средищното училище в най-близкото населено място на територията на общината или на съседна община.

Ежегодно в 1-месечен срок от обнародването на постановлението на Министерския съвет за изпълнението на държавния бюджет за съответната година, министърът на финансите и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждават по общини годишни лимити на средствата за компенсиране на безплатните и по намалени цени пътувания по категории правоимащи лица, които ползват намаления за пътуване по автомобилен транспорт. Финансирането се определя на съразмерен принцип в зависимост от броя на лицата и категорията на общината.

Освен по отношение на категориите пътници, за които се предвижда компенсиране на намалените приходи от прилагането на по-ниски цени за пътуване по автомобилния транспорт, държавата се намесва в ценовата политика на автомобилните фирми като предоставя средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони.

2. Цени и ценообразуване при пътническите превози по железопътен транспорт

Цените за превоз на пътници по железопътен транспорт се определят въз основа на **тарифа**. Основните ценообразуващи фактори в тази тарифа са:

- превозното разстояние;
- категорията на използвания влак; и
- класата на пътуване.

Прилаганата понастоящем тарифа за превоз на пътници по железопътен транспорт в страната включва следните основни елементи:

- Основни цени на пътуванията – валидни за плащане на редовни цени или календарни цени (за петък, събота, неделя, понеделник, предпразнични и празнични дни само за определени влакове);
- Цени на излетни билети - двупосочни, за крайградските зони на разстояние до 50 км и подлежат на задължителна заверка за връщането и издаден талон за номера на влака. Срокът на валидност е до 24 часа на последния от съботни, неделни и празнични дни, когато те са поредни.
- Цени на билети за допълнителни услуги към основното пътуване, вкл. билет за запазено място - издава се само срещу документ за пътуване. Цената за запазено място в бърз и ускорен бърз влак, независимо от разстоянието и класа на пътуване е неизменна; билети за спални места - могат да се закупят срещу издаването на документ за пътуване, като е възможна предварителната продажба (до 30 дни преди датата на пътуването). Цените са диференцирани в зависимост от класа на вагона - туристически спален или спален вагон (спалният вагон може да бъде второкласен, първокласен или бизнес-класа). Срокът на валидност се вмества в рамките на самото пътуване.

- Цени за абонаментни карти – абонаментните карти позволяват неограничен брой пътувания в рамките на срока, за който са издадени (1 или 3 месеца). Издават се за цялата железопътна мрежа или за участък от нея по редовни и намалени цени (ако се представят съответни документи). При прилагането на намалени цени се издават срещу представяне на железопътна карта или съответни документи.

Железопътните карти дават право на намаление във втори клас на бързите и пътнически влакове. При пътуване с бърз влак със задължителна резервация се заплаща разлика в цената на билета за по-високата категория на влака.

Тарифата за превоз на пътници по железопътен транспорт предвижда различни видове **намаления от превозните цени, които се предоставят в следните случаи:**

- при закупуване на двупосочни билети;
- за малки групи, състоящи се от 3 до 6 пътника,
- важи при закупуване на двупосочни билети по определени релации и за пътувания с бързи и ускорени бързи влакове и за пътувания в крайградските зони на разстояние до 50 км в съботни, неделни и празнични дни. При пътуване на организирани групи (състоящи се от поне 10 души и един ръководител, срещу представен поименен списък в 2 екземпляра), билетът за пътуване с отстъпка задължително е двупосочен;
- за притежателите на железопътни абонаментни карти “Младеж”, “Класик” и Railcard “O”;
- за гражданите над 60 години, получаващи пенсия за осигурителен стаж и възраст, и учащите се редовно обучение на възраст под 26 години;
- за учащи до 26 навършени години при пътувания в организирани групи (от поне десет души и един ръководител);

Тарифата предвижда разрешаването на **безплатни пътувания** за следните категории пътници: за деца до 7 навършени години, при неограничен брой пътувания във всички категории влакове, с право на седящо или спално място, което се заплаща, представя се документ, удостоверяващ възрастта на детето, пътуващо задължително с придружител; за групови пътувания на деца до 7 години, във всички категории влакове с право на седящо или спално място; за лица с намалена трудоспособност от първа и втора група инвалидност, военноинвалиди, деца с тежки телесни и душевни увреждания имат право на 2 двупосочни безплатни пътувания годишно по свободно избран маршрут; за ветераните от войните, с право на неограничен брой пътувания в границите на областта, в която живеят и еднократно двупосочно пътуване годишно в страната по свободно избран маршрут; за носителите на ордена "За храброст", с право на три двупосочни пътувания годишно; за многодетни майки – веднъж в годината - отиване и връщане, по свободно избран маршрут; за народните представители – имат право на неограничен брой пътувания във всички категории влакове.

В тарифата за превоз на пътници по железопътен транспорт са предвидени и цени за туристически пътувания. Те важат за атракционни пътувания, предлагани от страна на железопътните компании, например композиране на ретро-влак в зависимост от предпочитанията на клиентите, в чиято композиция могат да бъдат включени парен или дизелов локомотив, ретро-вагони.

В тарифата за превоз на пътници по железопътен транспорт са предвидени и цени за превоз на велосипеди. Превозът на велосипеди е разрешен: в специализираните вагони за превоз на велосипеди, включени в съставите на ускорените бързи влакове, както и във всички бързи и пътнически влакове на платформата (т.е. преддверието пред санитарния възел на влака) на последния вагон, а в електромотрисните влакове – в багажното отделение. При превоза на велосипеди в бързите и пътническите влакове на платформата, клиентите сами поемат отговорността за опазването им.

За превоза на велосипед пътникът заявява на билетни каси и заплаща 2,00 лв. При констатиране на нетаксуван велосипед, пътникът заплаща във влака цени в двоен размер за съответното километрично разстояние.

3. Цени и ценообразуване на пътническите превози по воден транспорт

Превозите на пътници по морски и речен транспорт обикновено имат естеството на туристически пътувания. При тях съществува пълна **свобода на ценообразуването**, като е характерно, че се включват големи добавки за качество.

Превозните цени във водния транспорт се определят въз основа на разстоянието на пътуване, категорията на кораба, класа на корабното помещение, в което се осъществява пътуването и съответния тарифен режим на превозвача. Те се диференцират и в зависимост от бързината на пътуване – например с експресни и с обикновени кораби.

При отчитането на различията в условията на пътуване се прилагат различни превозни цени за различните класове корабни помещения. Например цените за превоз на пътници в първи клас на обикновен кораб са по-високи от тези за пътуване във втори клас. Тази разлика се дължи на различното качество на предоставяната услуга. Освен това, цените за превози с по-голяма бързина са по-високи от тези за превози с по-малка. Това от своя страна се дължи на по-високите разходи за пътническите услуги с експресни кораби например.

Възможно е прилагането на особени тарифни условия по отношение на:

- пътуванията на деца;
- пътувания на семейства;
- груповите пътувания на учащи се с учебна цел;
- пътуванията на многодетни майки и др.

С въвеждането на специални условия за превозите на определени категории пътници паравозствата провеждат тарифна политика, насочена към привличане на повече клиенти.

В превозната цена, означена на билета за пътуване, се включва и превозът на личен (ръчен) багаж. Обемът или тежината на вещите, които съставляват личен багаж и се превозват в помещенията за пътници, се определят от превозвача. Багажът, надвишаващ установените граници, се приема за превоз със същия кораб срещу заплащане на допълнителна цена, като превозвачът издава разписка на пътника. Единичните превозни цени за багажните пратки се определят в зависимост от разстоянието на превоза и тежината на багажа.

При превозите по морски и речен транспорт се предвиждат също така и цени за превоз на колетни пратки. Те зависят от разстоянието на превоза без значение какви са вида и естеството на стоките, предадени за превоз. Цените за превоз на колетни пратки са по-високи от тези за превоз на багаж, тъй като съдържанието на колетите има търговски характер.

4. Цени и ценообразуване на пътническите превози по въздушен транспорт

При осъществяването на пътнически превози по въздушен транспорт се прилагат два вида тарифи – седалкова и чартърна.

Седалковата тарифа включва цените, заплащани на редовен въздушен превозвач и условията, при които се прилагат тези цени, в това число възнаграждения за посредничество и други допълнителни услуги. При съставянето на тарифите за пътнически превози по въздушен транспорт превозвачите се стремят да осигурят покриване на експлоатационните разходи за осъществяването на превозите и да осигурят определена норма на рентабилност. Най-важните ценообразуващи фактори при това са:

- релацията, т.е. разстоянието между началното и крайното летище;
- класа на пътуване – прилагат се различни цени за различни удобства на пътуване – примерно цени за пътуване в икономична или в бизнес класа.

При заплащане на превозните цени се издават както едностранни и двустранни билети, така и обиколни билети с различни валидни срокове.

В превозната цена, определена по седалкова тарифа се включва и превозът на багажа в размери, установени от превозвача. Багаж над установения размер се приема за превоз със същото въздухоплавателно средство срещу заплащане на допълнителна превозна цена на килограм от превишеното тегло.

При осъществяването на чартърни превози на пътници се прилагат **чартърни тарифи**. Те включват цените, които пътниците заплащат на наетия превозвач за въздушния превоз, както и условията, при които се прилагат тези цени, в това число възнагражденията за посредничество и други допълнителни услуги. Летищните такси се оповестяват отделно.

Определянето на цените по чартърните превози обикновено става по значително по-опростена методика. Най-често авиокомпанията определя цената за даден чартърен полет като се съберат ставките за АСМІ¹⁰, за гориво-смазочни материали, таксите за кацане и прелитане, за наземно обслужване и върху тази сума се наложи определен процент надбавка (като печалба за покриване на част от постоянните разходи на авиокомпанията и счетоводна печалба).

Все по-често във въздушния транспорт се среща практиката за определяне на превозните цени с отчитане на конкуренцията. В съвременните условия на изключително ожесточена конкуренция, определянето на цената на билетите зависи най-вече от наложилата се на пазара конкурентна цена за аналогичен превоз, а авиокомпанията трябва да прецени дали е в състояние да покрие своите разходи, така че да има възможност да използва нивото на конкурентната цена. Освен това, при осъществяването на редовните превози съществуват безброй комбинации от възможни релации на полетите, предлагани класи, допълнителни услуги и пр., които предполагат и разнообразие в прилаганите превозни цени.



¹⁰ АСМІ – разходи за един блок час по елементите: aircraft (въздухоплавателно средство), crew (екипаж), maintenance (поддръжка), insurance (застраховка).

Глава VIII

СКЛЮЧВАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОР ЗА ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ

1. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по автомобилен транспорт

1.1. Сключване на договор за превоз на товари по автомобилен транспорт

С договор за автомобилен превоз на товари транспортният оператор се задължава да превози срещу заплащане определен товар, предаден от изпращача до определено местоназначение. Договорът за превоз се установява с **товарителница**, която се изготвя в 3 оригинални екземпляра, подписани и подпечатани от изпращача и от превозвача.

При сключването на превозния договор се установяват **правата и задълженията** на изпращача, превозвача и получателя на стоката.

Изпращачът носи отговорност за попълване на данните за предадената за превоз стока в товарителницата и дължи обезщетение на превозвача или на трети лица за настъпилите вреди поради неверни, неточни или непълни данни, вписани в товарителницата. Установяването на теглото на товара също е задължение на изпращача (товародателя). Натоварването и разтоварването се извършват от изпращача, получателя или спедитора, освен ако е уговорено друго. Подреждането на товара в товарните помещения на превозните средства се извършва под прякото наблюдение на водача с оглед опазване на товара и осигуряване безопасността на движението.

При приемането на товара превозвачът е длъжен да провери точността на данните в товарителницата и видимото състояние на товара и опаковката му.

Изпращачът има право да поиска от превозвача спиране на превоза, промяна на предвиденото място за доставяне или доставяне на товара на друг получател, но не по-късно от предаването на екземпляра от товарителницата на получателя. В този случай изпращачът поема всички разноски, свързани с промяната. Товарът, заедно с товарителницата, се предава на посочения в товарителницата получател или на негов пълномощник.

1.2. Отговорност на страните по превозния договор

Изпращачът на стоката отговаря пред превозвача за вредите, нанесени на лица, вещи или други товари, и за разноските, произтичащи от недостатъци на опаковката на товара, освен, ако тези недостатъци са били видими или известни на превозвача при приемането на товара за превоз и той не е направил възражение по този повод.

Превозвачът отговаря за пълната или частичната липса или повреда на товара от момента на приемането му за превоз до получаването му, както и за забавяне при доставянето му. Той се освобождава от отговорност, когато липсата, повреда или забавянето се дължат на изпращача или на получателя, на присъщ недостатък на товара или на обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее (непреодолима сила). Превозвачът дължи обезщетение на своя клиент в следните случаи:

- за забавяне на доставянето на товара - когато товарът не е бил доставен в уговорения срок или ако не е уговорен срок, когато действителното времетраене на превоза надвишава обичайно необходимото време за такъв превоз, извършен с грижата на добър търговец.
- за загуба на товара - когато той не бъде доставен в срок 30 дни след изтичане на уговорения срок или в случаите, когато такъв срок не е уговорен, 60 дни след приемането на товара за превоз от превозвача. След получаване на обезщетението за изгубения товар правоимащият може да поиска да бъде уведомен писмено веднага щом товарът се намери в течение на 1 година, считано от изплащането на обезщетението;
- за цялостна или частична липса на товара – обезщетението се дължи според неговата стойност на мястото и по времето, когато е бил приет за превоз. Стойността на товара се определя по борсовия курс или при липса на такъв - по текущата цена на пазара, или по обичайната стойност на товарите от същия вид и качество.

Обезщетението за цялостна или частична липса на товара е в размер на вредата, но не повече от 8,33 СПТ¹¹ на килограм липсващо бруто тегло. В случай на цялостна липса се връщат превозната цена, митните сборове и другите разноски по превоза на товара изцяло, а при частична липса - пропорционално, като други обезщетения не се дължат. При частична повреда на товара дължимото обезщетение се определя съобразно стойността на обезценката. То не може да надвишава сумата, която би се получила при цялостна липса на товара.

1.3. Рекламационни процедури

.При превозите на товари по автомобилен транспорт правото да предявява рекламация има изпращачът на товара. Той следва да подаде рекламацията в 30-дневен срок от датата на получаването на товара. Към рекламацията си клиентът е длъжен да приложи превозните документи и всички други документи, доказващи претърпяната вреда.

Предявяването на рекламация не е пречка за предявяване на иск. Давността за погасяване на исковете е 1 година. Предявяването на рекламация спира давността до деня на писменото ѝ отхвърляне или частичното ѝ приемане. При частично признаване на рекламацията давността продължава да тече само за останалата спорна част от рекламацията.

¹¹ **Специалните права на тираж (СПТ) (SDR-Special Drawing Right)** са създадени през 1969 г. от Международния валутен фонд - "кошница от валути", вкл. еврото, японската йена, британска лира и американския долар. Тежестта на отделните валути в "кошницата" се предоговаря на всеки 5 години, за да отразява по-реално относителите дялове на страните в международната търговия и износа на страните. Последно е актуализирана към месец октомври 2016 г. Към момента "теглата" на отделните валути са: Щатски долар – 41,73 %; Евро – 30,93 %; Китайски ренминби юан – 10,92 %; Японска йена – 8,33%; Британска лира – 8,09 % . Валутен курс: 1 СПТ= 1,24380 € (30.01.2017 г.)

2. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по железопътен транспорт

2.1. Сключване на договор за превоз на товари по железопътен транспорт

Договорът за превоз на товари се счита за сключен, след като превозвачът приеме товара за превоз в отправната гара заедно с попълнената **товарителница**. Тя се съставя и се подписва от изпращача или от упълномощено от него лице и в нея може да се посочва само един получател - физическо или юридическо лице. Една и съща товарителница може да се отнася до натоварването само на един вагон, освен ако има друго споразумение между изпращача и превозвача. Едновременно с товарителницата изпращачът предава на превозвача всички документи, изисквани от органите за държавен здравен контрол, митническите и други органи.

Страните по договора могат да вписват в товарителницата данни относно маршрута, договорения срок, обявената стойност на товара, записи на изпращача и други данни. Тя се сключва в 4 еднообразни екземпляра – един за Главния информационен и изчислителен център (ГИИЦ), един за железопътния превозвач, един за получателя и един за изпращача.

Датата на приемане на товара за превоз се установява с полагане на датния гаров печат на превозвача върху товарителницата, която придружава пратката до получаващата гара.

2.2. Търговски операции в отправните гари

Изпращачът писмено заявява пред превозвача необходимия брой и вид вагони не по-късно от 48 часа преди деня на натоварването или ги заявява с месечен календарен план-график, като посочва вида на товара, неговата маса, отправната и получаващата гара. Превозвачът може да изисква парична гаранция при заявяване на вагон за натоварване в размер, определен от тарифите. Той уведомява изпращача за своя сметка, ако не може да осигури вагоните за определената дата не по-късно от 24 часа преди срока за подаване на вагоните. Превозвачът носи отговорност, ако вагоните не са осигурени за определената със заявката дата и изпращачът не е уведомен в съответния срок. От своя страна изпращачът носи отговорност, ако откаже предоставените му вагони или не ги натовари след подаването им на отправната гара.

При възникване на непредвидени обстоятелства превозвачът може да разпреди да се спре изцяло или частично приемането на товари за превоз; определени товари да бъдат временно изключени за превоз или да се допускат за превоз само при определени условия или определени товари временно да бъдат приемани с предимство за превоз. Превозвачът предварително уведомява писмено всички гари за наложените ограничения по отношение на приемането на товари за превоз.

Изпращачът е длъжен да предаде товара подходящо опакован, съобразно естеството му, като го защити срещу частична или пълна загуба или повреда. Той носи отговорност за вредите, настъпили поради липса или лошо състояние на опаковката. При предоставяне на товари, изискващи опаковка, в неопакван вид или с недостатъци в опаковката изпращачът отбелязва тези обстоятелства в товарителницата, като декларира,

че вредите, които биха настъпили, са за негова сметка. При неопакван съгласно изискванията товар превозвачът може да извърши опаковането по искане на клиента срещу заплащане по цени, определени в неговата тарифа. Той може да откаже превоза на неопакван товар или на товар с опаковка, която не отговаря на изискванията.

В случаите, когато с оглед естеството и изискванията на товара е задължително неговото маркиране, то се извършва от изпращача чрез поставяне на знаци и номера върху пратката. Маркирането трябва да бъде ясно, видимо, четливо и трайно различаващо се от цвета на опаковката на товара. То е задължително, когато се превозват пратки, съставени от товари от различен вид и качество, опаковани в еднообразна опаковка.

Етикетирането се извършва от изпращача по установен от превозвача отпечатан образец, който съдържа наименованието на отправната и получаващата гара, името и адресите на изпращача и получателя. Данните на етикета трябва да съвпадат с данните, вписани в товарителницата. Етикетирането на вагонните пратки се извършва от двете страни на вагона. При превоз на вагонни пратки за износ етикетирането се извършва с латински букви.

Превозвачът може да приеме временно на склад товари, които няма да се превозват незабавно. Условията за съхранение на тези товари се договарят между страните по превозния договор като превозвачът поема отговорността за опазването на целостта и съдържанието на товара от момента на приемането му на склад. Той не е длъжен да приеме на склад лесноразваляеми товари. Не се допуска и приемането на опасни товари на склад.

Изпращачът може да обяви в товарителницата стойността на предадената за превоз пратка. Тази стойност не трябва да превишава действителната стойност на товара.

Натоварването на вагоните се извършва от изпращача, а разтоварването след доставката - от получателя, освен ако не е уговорено друго между изпращача и железопътния превозвач. Натоварването се извършва равномерно по надлъжната и напречната ос на вагоните, като товарът се укрепва съгласно изискванията, съдържащи се в предписанията за натоварване към Правилника за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение (RIV). Зачисляването на вагоните за натоварване и връщането им след натоварване се извършва с предавателна ведомост, в която се записват номерът на вагона, датата и часът, и се подписва от представители на предаващата и на приемащата страна. При отказ на една от страните предавателната ведомост се подписва от двама свидетели.

Превозвачът пломбира със собствени пломби покритите товарни, резервоарни и специализирани вагони и контейнери на всички места, даващи достъп до товара при приемането му за превоз, след поставяне на пломби от изпращача или други административни органи, когато това се изисква. Видът на пломбите и начинът на пломбиране се определят от превозвача, доколкото не противоречат на изискванията, определени в международните споразумения, по които Република България е страна. Пломбите, поставени от превозвача, носят неговото име, името на гарата, в която са

поставени, серията и поредния номер. Те се поставят така, че да не се повреждат по време на превоза и вагонът да не може да бъде отворен, без нарушаване на целостта им.

Когато по време на превоз се установи, че вагонът, превозващ товар, е със скъсана пломба, се прави проверка на съдържанието в гарата, където е установена търговската неизправност. Резултатите от проверката се отразяват в констативен протокол и вагонът се пломбира с пломба на превозвача в гарата, където е установена неизправността. Получателят може да поиска превозвачът да провери допълнително съответствието на пратката с данните в товарителницата относно вида на товара и опаковката след получаването на товарителницата в получаващата гара. По искане на получателя товарът се проверява в негово присъствие. За допълнителната проверка получателят заплаща цена, определена в тарифата на превозвача.

Когато в получаващата гара превозвачът предаде на получателя вагон с изправни пломби на изпращача и превозвача или на един от тях, се счита, че съдържанието на вагона е такова, каквото е записано в товарителницата. В този случай изпращачът носи отговорност пред получателя за разликата в тежината или броя на товарните единици. Когато обаче в получаващата гара се установи, че вагонът е със скъсани пломби или с пломби, които не отговарят на посочените в товарителницата, разтоварването на вагона се извършва в присъствието на превозвача и се съставя констативен протокол за евентуални липси и повреди, установени чрез броене или мерене.

При превоз на пратки в открити вагони изпращачът задължително ги напръсква с варно мляко или друг подходящ разтвор. При ненарушена маркировка в получаващата гара се счита, че съдържанието на вагона е записаното в товарителницата.

Превозвачът установява теглото на всички пратки, предадени за превоз. Теглото на вагонните пратки се установява чрез измерване с вагонни везни от превозвача в отправната гара. В случай че отправната гара няма вагонна везна, измерването на вагонните пратки се извършва в първата следваща гара по пътя на вагона, където има необходимата техника за неговото измерване. В товарителницата задължително се вписва от превозвача "измерване в гара.....", като се посочва гарата, в която ще се извърши измерването.

Железопътният превозвач може да приеме за превоз товари по обявена от изпращача тежина в следните случаи:

- когато товарите са опаковани в стандартна опаковка и със стандартна (легализирана) тежина;
- когато са предадени наливни товари, превозвани в калибрирани цистерни;
- когато теглото на товарите е измерено от работници на изпращача на вагонна везна.

Списъкът на товарите, които се приемат за превоз по обявена от изпращача тежина, се обявява в тарифата на превозвача. В тези случаи изпращачът пломбира вагоните със

собствени пломби, независимо от пломбите на превозвача, а товарите, натоварени в открити вагони, се напръскват с варно мляко или друг траен разтвор.

При превоз на пратки с обявено тегло превозвачът може да присъства при установяване броя на товарните единици, включени в пратката, при писмено искане и заплащане от изпращача. Транспортният оператор има право да провери съответствието между съдържанието на пратката и вписаното в товарителницата в отправната гара или в друга гара, когато това се налага от изискванията за движение по инфраструктурата или от разпоредбите на митнически или други административни власти. Железопътният превозвач отбелязва в товарителницата резултата от тази проверка.

Транспортният оператор поканва изпращача, а в получаваща гара - получателя, при необходимост от проверка на съдържанието на пратката в отправната гара. При невявяването им или при проверка в междинна гара се привличат двама свидетели за проверката на съдържанието на пратката. По изключение те могат да бъдат представители на превозвача. При констатиране на различия между данните от проверката и тези, вписани в товарителницата, се съставя констативен протокол, който е неразделна част от товарителницата. Възникналите разходи по проверката се добавят към превозната цена, освен ако не бъдат заплатени веднага.

Ако в отправната гара се установи, че вагонът е наднатоварен, превозвачът изисква от изпращача разтоварването на товара, представляващ свръхтегло. Когато се установи свръхтегло на товар в междинна гара, разтоварването му се извършва от превозвача за сметка на изпращача. Железопътният оператор уведомява своя клиент за разтоварването и иска разпореждането му за свръхтовара. При това рискът от увреждането и разпиляването на товара е за сметка на изпращача.

Превозвачът съхранява разтоварената част от товара на склад за сметка на изпращача и товарът се предоставя в негово разпореждане. Ако превозвачът не получи указание в течение на предвидения срок, товарът се счита за "непотърсен товар".

Престоят на вагоните от момента на уведомяване до заминаването на първия влак по направление след разтоварване на свръхтовара се заплаща по цени, определени в тарифата на превозвача.

2.3. Изпълнение на договора за превоз на товари по железопътен транспорт

Изпращачът носи отговорност за всички последствия, произтичащи от неправилни, неточни, непълни данни в товарителницата или данни, вписани другаде, вместо на определеното място за това. От своя страна превозвачът не е длъжен да приема за превоз товари, чието натоварване, претоварване или разтоварване изисква използване на специални приспособления, освен ако съответните гари разполагат с такива приспособления.

Със сключването на договор за превоз превозвачът поема задължението да извърши всякакъв превоз на товари при условие, че:

- изпращачът отговаря на изискванията на международните договори за железопътен транспорт, по които Република България е страна, на закона и на тази наредба;
- превозът е възможен с персонала и превозните средства на превозвача и съответства на капацитета на трафика;
- превозът не е възпрепятстван от обстоятелства, които превозвачът не може да предотврати и чието отстраняване не зависи от него.

Превозвачът и изпращачът уговарят чие задължение е натоварването и разтоварването на стоката. При липса на уговорка натоварването и разтоварването се извършват както следва:

- за багажните и колетните пратки - от превозвача;
- за вагонните пратки: натоварването се извършва от изпращача, а разтоварването - от получателя след доставката.

Превозите на специалните приспособления по вагоните при превоз на товари с особени изисквания, поради естеството, вида, размерите и теглото на товара, са за сметка на изпращача. Той е отговорен за всички последствия от неправилно натоварване, извършено от него, липса или дефект в опаковката, освен ако дефектът е бил видим или известен на превозвача.

Изпращачът може да разпорежи промяна в договора за превоз с допълнително разпореждане, като изиска оттегляне на пратката от отправната гара; връщане на пратката обратно в отправната гара или на изпращача; доставяне на пратката на друг получател; доставяне на пратката в друга получаваща гара или задържане на пратката.

Превозвачът има право да откаже, да отложи или да предприеме по друг начин изпълнението на разпореждането, при наличие на някое от следните обстоятелства:

- в момента на пристигането му разпореждането е вече неизпълнимо;
- с изпълнението на разпореждането би се попречило на редовната експлоатация;
- изпълнението на разпореждането противоречи на закони, митнически или други административни разпоредби;
- при промяна на получаващата гара, стойността на товара няма да може да покрие разноските по превоза до новоопределената получаваща гара.

Изпращачът може да дава допълнителни разпореждания за товара само след представяне на неговия екземпляр от товарителницата. Всички допълнителни разпореждания се вписват в товарителницата.

Разноските (превозни цени, допълнителни такси, митнически и други разноски), възникнали след сключването на договора до момента на доставката, се заплащат от

изпращача, ако не е уговорено друго между изпращача и превозвача. Когато изпращачът не е поел за своя сметка превозните разноски и не е вписал в товарителницата бележката "Получател, неупълномощен да дава допълнителни разпоредения", получателят може с допълнителни разпоредения да изменя превозния договор, като поиска:

- пратката да се задържи по време на превоза;
- отлагане предаването на пратката;
- предаване на пратката в получаващата гара на друг получател вместо посочения в товарителницата получател;
- предаване на пратката в друга гара вместо в получаващата гара, вписана в товарителницата.

При възникване на пречки, които налагат превозването на товара да се извърши през заобиколни пътища, превозвачът доставя товара в получаващата гара, без да събира допълнителна цена. Срокът за доставка се изчислява за разстоянието, необходимо за превоз по заобиколния път. При пречки в превоза, които не могат да се отстранят с превоз по заобиколен път, превозвачът изисква указания от изпращача. С такива указания изпращачът може да прекрати изпълнението на договора, като заплати цената на превоза за изминатото разстояние, разноските на превозвача за подготовка на превоза и всички други разноски, предвидени в тарифата на превозвача.

Указанията на изпращача се дават чрез отправната гара или чрез гара по пътя след легитимирането му като изпращач и предоставяне на екземпляр от товарителницата.

Срокът за доставка на товарите се изчислява за изминаване на общото разстояние между отправната и получаващата гара и се посочва в превозния договор. Той започва да тече от началото на денонощието, което следва деня, през който пратката е приета за превоз и не тече в почивните дни и официалните празници, както и преди изпращачът да е заплатил разноските и да е депозирал гаранциите в случаите, предвидени изрично в тарифата. Срокът за доставка не тече и по време на отстраняване на последиците от природни бедствия и катастрофи. Той се счита за продължен с продължителността на престоя, наложен не по вина на превозвача.

Максималният срок за изпращане на вагонните пратки е 12 часа, а за дребните пратки - 24 часа. При липса на уговорка между страните срокът за доставяне на вагонните пратки е 24 часа за всеки започнати 400 км, а за дребните пратки - 24 часа за всеки започнати 200 км.

Срокът за доставка спира да тече за периода на:

- престоя, предизвикан от митнически или други административни разпоредби;
- забавянето, предизвикано от допълнителни разпоредения на изпращача или получателя;

- възникнали пречки за превоз не по вина на железопътния превозвач;
- възникнали непредвидени обстоятелства;
- времето, необходимо за разтоварване на установеното свръхтегло на товара;
- престоите, възникнали не по вина на железопътния превозвач, когато се налагат поправки на опаковката или товара, както и при необходимост от претоварване на натоварените от изпращача пратки.

Причините за всяко спиране се отбелязват в товарителницата в графа "Съдържание на товара" от превозвача, при когото е възникнало спирането.

Срокът за доставка се счита за спазен, ако преди изтичането му вагонът е бил подаден на получателя за разтоварване или е разтоварен от превозвача в получаващата гара, ако това е било уговорено предварително.

Договорът за превоз на товари се счита за изпълнен от момента, в който получателят или упълномощено от него лице - след доставка на товара - е получил срещу подпис превозния документ (товарителницата), подпечатан с датния гаров печат.

Когато получателят отказва да освободи пратката, не може да бъде намерен или не освобождава товарителницата в определения срок, както и когато пратката не може да бъде освободена поради други причини (запор, съдебно решение и др.) са налице пречки при доставката. При това изпращачът може да предпише предварително в товарителницата предприемане на действия от железопътния превозвач в случаи на пречки при доставката. В случай че уведомяването на изпращача е невъзможно или в продължение на предвидения в тарифата срок не бъде издадено допълнително указание от изпращача, превозвачът може да вземе товара на склад или да го депозира, ако разноските се покриват от стойността на товара; да го върне на изпращача или да ликвидира товара по установения ред. Ако стойността на товара не покрива складовите разноси или е изложен на бързо разваляне, или стойността му намалява бързо, то той може веднага да бъде продаден от превозвача, без да е необходимо съгласието на изпращача.

Превозвачът уведомява получателя срещу заплащане за пристигането на товара електронно, с писмо, по телефона, с телеграма, телекс, факс или писмено с куриер, като посочи срока за неговото получаване. Това се извършва през работното време на получаващата гара. Транспортният оператор задължително уведомява изпращачите и получателите за часа, в който ще им бъдат подадени вагоните за обработка, но не по-малко от:

- 1 час преди подаване на вагоните за обработка на индустриалните клонове;

- 2 часа преди подаване на вагона на мястото за обработка в гарата - за изпращачи и получатели, чийто адрес е в населеното място на обслужващата гара;
- 3 часа преди подаване на вагони за обработка на мястото за обработка в гарата - за изпращачи и получатели, чийто адрес е извън населеното място на обслужващата гара.

При приключването на превоза железопътният оператор предоставя товарите на определените места, заявени от изпращача в товарителницата. Срокът за разтоварване започва да тече след подаване на вагона за разтоварване и зачисляване с предавателна ведомост или след часа, определен в уведомлението - за пратки под митнически контрол.

Ако получателят не разтовари товара в определените за това срокове, той заплаща стойността на престоя на вагона по цени, определени в тарифата на превозвача. Ако пратката пристигне в получаващата гара след 14 ч. на работен ден, предхождащ почивни дни или официални празници, през които гарата не работи, превозвачът не събира цена за престоя на вагона през тези дни.

2.4. Отговорност на превозвача при товарните превози по железопътен транспорт

Превозвачът носи отговорност за опазването на товара от момента на приемането му за превоз до неговото предаване на получателя или на съхранение. Той отговаря за вредите, причинени от пълна или частична липса или повреда на товара, както и за неспазване срока на доставката.

При липси, повреди на товара и търговска нередовност превозвачът съставя констативен протокол за състоянието на товара, неговото тегло, размера и причината за вредата, както и времето на нейното възникване, в присъствието на изпращача, упълномощени от него лица или независими свидетели или експерти. Обезщетението, което дължи железопътният оператор за пълна или частична липса или повреда на товара се определя съобразно стойността на обезценяването на товара, но не повече от сумата, която би се получила при цялостна повреда на товара. В случаите, когато изпращачът обяви в товарителницата стойността на пратката, той може да претендира за обезщетение за цялостна или частична загуба или повреда на товара, но не повече от размера на обявената стойност.

При превоз на товари, които поради естественото си състояние губят част от теглото си (фира), превозвачът отговаря само за частта от липсата, която надхвърля допустимите нормативно установени граници, предвидени в Наредба № 13а-10403 за пределните размери на естествените фири, брака и липсите на стоково-материални ценности при съхраняването и транспортирането им.

При изгубване на товара превозвачът отговаря за целия товар, без да се приспада фирата. Товародателят и товарополучателят могат, без да представят други доказателства, да приемат, че товарът е изгубен, когато не е бил доставен в срок 30 дни след изтичането на уговорения срок за доставка.

При повреда на товара превозвачът заплаща обезщетение, което съответства на сумата на намалената стойност на товара. Обезщетението не може да превишава сумата, която би се заплатила в случай на пълно изгубване, когато поради увреждане цялата пратка е обезценена или сумата, която би се заплатила в случай на изгубване на обезценената част, когато поради увреждане е обезценена само една част от пратката.

При неспазен срок за доставка и повреда или частична загуба на товара не може да се претендира за по-голямо обезщетение от дължимото при цялостна загуба на товара.

Превозвачът не носи отговорност, когато липсата или повредата се дължи на грешка на изпращача или получателя или на тяхно разпореждане, на присъщ недостатък на товара или на явно неподходяща опаковка, или на непредвидено или непредотвратимо събитие от извънреден характер, възникнало след сключването на договора, което превозвачът не е могъл да избегне или последиците, от което не е могъл да предотврати.

Превозвачът е освободен от отговорност, когато липсата или повредата е в резултат на особените рискове, свързани със:

- превоз в открити вагони, когато това изрично е вписано в товарителницата, с уговорка за вредите, които биха настъпили от влиянието на атмосферните условия;
- липса или дефект в опаковката;
- натоварване от изпращача или разтоварване от получателя;
- естеството на някои товари, изложени на пълно или частично изгубване или авария, като счупване, ръжда, вътрешно спонтанно повреждане, намаляване, дезактивиране и др.;
- неправилно, неточно или непълно наименоване или номериране на колетите;
- превоз на живи животни;
- превоз, който по силата на действащи разпоредби или на изрична уговорка в товарителницата между изпращача и превозвача трябва да бъде извършен с придружител, ако липсата или повредата произтича от риск, който придружителят е следвало да предотврати.

Обстоятелствата за освобождаване от отговорност трябва да се докажат от превозвача.

2.5. Рекламационни процедури

Право за предявяване на рекламации по превозния договор имат лицата, които имат право на иск срещу превозвача. За липси и повреди, както и за неспазен срок за доставка право на рекламация имат:

- изпращачът в случаите, когато пратката не е освободена срещу представяне на оригинален екземпляр от товарителницата;

- получателят в случаите, когато пратката е освободена срещу представяне на оригинална товарителница;
- изпращачът в случаите, когато след освобождаване на пратката получателят предаде оригиналната товарителница на изпращача, без да е необходимо пълномощно.

Срокът за предявяване на рекламации за вътрешни превози е 6 месеца, а за международни превози - срокът, определен в международните договори, по които Република България е страна. Рекламациите се предявяват в писмена форма, като се посочват предметът на рекламацията и размерът на исканата сума. Към рекламацията се прилага оригинална товарителница и други документи, доказващи претенцията.

Превозвачът разглежда предявената рекламация и уведомява рекламанта за нейното одобряване или отхвърляне в следните срокове считано от деня на получаването ѝ:

- 1 месец - за рекламации по превози във вътрешно съобщение;
- 6 месеца - за рекламации при комбинирани превози;
- за международни превози - съгласно сроковете, определени в международните договори, по които Република България е страна.

Съдебен иск срещу превозвача може да се предяви само когато превозвачът е отхвърлил рекламацията изцяло или частично или когато рекламантият не получи отговор в установения срок.

3. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по воден транспорт

3.1. Сключване на договор за превоз на товари по воден транспорт

С договор за превоз на товари по воден транспорт превозвачът се задължава срещу определено навло (превозна цена) да превози с кораб до определено пристанище (място) товар, който му предоставя или ще му предостави изпращачът, и да предаде този товар на получателя или упълномощено от него лице. Сключването и съдържанието на договорите за превоз за товари се доказва с коносаменти, товарителници, чартъри и с други писмени доказателства. С един договор може да се предвиди превозването на множество последователни пратки в уговорени срокове, когато превозвачът поддържа редовна линия до местоназначението (абонаментни превози).

При осъществяването на линейни превози по море или река договорът за превоз се сключва с **коносамент**. Той представлява транспортен и търговски документ, който има три основни функции:

1). Стоково - разпоредителна функция – коносаментът представлява ценна книга, която придружава стоката по време на превоза и която може да се търгува. Основание за това е дългият срок на доставка на стоките по морски или речен транспорт. Стоково – разпоредителната функция на коносамента позволява извършването на продажба и препродажба на стоките, които се намират на път (попътна препродажба) чрез

джиросване (прехвърляне). Прехвърлянето на собствеността върху стоката се удостоверява със запис, подпис и печат (джиро) на гърба на коносамента;

2). Функция на товарителница – съдържа информация за вида и количеството на стоката, предадена за превоз по морски или речен транспорт;

3). Функция на превозен договор - коносаментът удостоверява условията на сключения превозен договор в линейното корабоплаване.

Коносаментът се издава за товара, приет на кораба, въз основа на писмен ордер за натоварване. От своя страна ордерът съдържа данни за вида и естеството на товарите, количеството и състоянието им, броя на пратките (колетите), марките (знаците), поставени върху тях, и потвърждение, че са изпълнени всички изисквания за износ, превоз и внос. Той се подава преди натоварването и се подписва от изпращача или от упълномощено от него лице (товарач).

Изпращачът отговаря спрямо превозвача за всички последици от неправилното, невярното или непълното посочване на данните в ордера. Въз основата на тези данни се попълва коносамента.

Чрез издаването на коносамент параходствата потвърждават приемането на товарите за превоз, респ. натоварването на дадена пратка на борда на кораба и гарантират нейната доставка в договореното получаващо пристанище на легитимирания се получател. Коносаментът се издава минимум в 2 екземпляра – един за изпращача и едно копие, придружаващо товара до получаващото пристанище. Обичайно той се издава в пълен комплект от 3 оригинални екземпляра, които се описват в съдържанието му. Стандартните условия на коносамента се посочват на неговата първа страница, а подробностите относно експедираната стока – от другата страна.

В зависимост от начина на определяне на лицето, в чиято полза се издава коносамента той може да бъде поименен, коносамент на заповед и коносамент на приносител. Коносаментът на заповед се джиросва от изпращача, с което се прехвърля правото на собственост върху стоката на получателя. Джирото (подписа и печата на изпращача) се поставя на задната страна на документа, в горния ляв ъгъл. Получателят на такъв коносамент може да препродаде стоката по време на превоза чрез по-нататъшно джиросване, с което да се извършат т.нар. верижни препродажи.

По споразумение между страните в коносамента могат да бъдат вписвани и допълнителни условия като:

- съгласие на изпращача за натоварване на стоката на палубата на кораба;
- определяне на изпълнителя на товарните операции и др.

Коносаментът има важни функции по усвояването на документарни акредитиви. Когато плащането на стойността на стоката от купувача на получателя се осъществява чрез акредитив, купувачът инструктира банката, която го обслужва да издаде акредитив в полза на продавача. При това се уточнява цената на стоката, срока за нейната доставка и

вида на придружаващите документи. Банката от своя страна открива акредитива и предава инструкциите на банката, обслужваща продавача. При пристигането на кораба в отправното пристанище се извършва натоварване, при което се установява количеството на изпратената стока и при необходимост се извършва стокова инспекция за вида на стоката. Капитанът на кораба подписва коносамента, при което прави запис за състоянието на стоката. Изпращачът, респ. продавачът на стоката проверява коносамента и го представя в обслужващата банка, за да се сравни с инструкциите, дадени от купувача, респ. получателя на стоката. След осъществяването на банков контрол, сумата по акредитива се изплаща на продавача. Обслужващата банка изпраща оригиналния коносамент на банката, обслужваща купувача. Докато стоката се намира на път към получаващото пристанище, оригиналният коносамент се получава в банката, обслужваща купувача. Последният може да извърши препродажба на стоката. Собственик и получател на стоката, превозвана по морски транспорт е държателят на джиросания оригинален коносамент.

При извършването на товарен превоз по воден транспорт може да се издаде и непрехвърляема товарителница. Този документ намира приложение най-често в речния транспорт и в случаите, когато в документарния акредитив за уреждане на плащането на стоката не е включено специално искане за издаване на коносамент или ако стоката се продава при заплащане в брой. Непрехвърляемата товарителница не притежава стоково – разпоредителни функции. Тя е поименен транспортен документ с дефиниран краен получател.

При извършването на превоз, в който ще участват други превозвачи по море, река, железопътен транспорт, с моторни превозни средства или с въздухоплавателни средства, и ако изпращачът поиска това, се издава коносамент за целия превоз на товара до крайното му предназначение (директен коносамент). В него се посочват и пристанищата или местата за претоварване, както и другите видове транспорт, които ще бъдат използвани до местоназначението. Първият превозвач се задължава да сключи или да осигури сключването на договорите с последващите. Превозвачът, който е издал директния коносамент, отговаря солидарно със следващите превозвачи за изпълнението на задълженията по целия превоз до предаването на товара на крайния получател. Възможно е и ограничаване на отговорността само до участъка, по който е извършен превоза.

Изпращачът, може да натовари и изпрати товари за различни получатели, в едно и също или в различни пристанища, предвидени в договора за превоз. В този случай за всеки отделен получател се издава отделен коносамент.

Осъществяването на морските и речните превози налага издаването и на **деливъри ордерс**. Този документ съдържа писмени нареждания от страна на лицето, което има право да се разпорежда с товара до капитана на кораба за предаване на отделни части от товара на посочени в тях получатели.

При изпълнението на своите задължения по сключен договор за превоз по морски или речен транспорт превозвачът е длъжен да се грижи за опазване на товара от приемането до предаването му на получателя, както и за интересите на всички лица по отношение на

товара. Той трябва да извърши превоза в уговорените срокове, а при липса на уговорка - в обичайно приетите срокове.

Договорът за превоз може да бъде изменян от изпращача преди отплаването на кораба. Той може да нареди писмено на превозвача в мястото на натоварването, преди корабът да е отплавал, да му предаде обратно целия товар или част от него. Ако има издаден коносамент, изпращачът може да упражни това право като върне на превозвача всички екземпляри от коносамента. Разноските по разтоварването и обратното предаване, както и последиците от закъснението на кораба да отплава са за сметка на изпращача.

Договорът за превоз по морски и речен транспорт може да бъде променян с последващи разпореждания от изпращача. След отплаването на кораба той може да нареди товара или част от него да бъде разтоварен в предвидено междинно пристанище по пътя към местоназначението или в пристанище, в което корабът е влязъл по силата на възникнала необходимост, или да бъде предаден на друг получател в местоназначението. Получателят също има право на последващи разпореждания. Той може да нареди на превозвача да снесе и му предаде товара или част от него в предвидено междинно пристанище по пътя към местоназначението, както и да го предаде в междинно пристанище или в местоназначението на друг получател, като върне на превозвача всички екземпляри от коносамента или при съгласие на превозвача като му представи надлежна гаранция.

При трамповите превози договорите се сключват за превоз на товари, които превозвачът ще извърши с цял кораб или с определена част от товарното му пространство или в определено корабно помещение, а също и за отделни товарни пратки, единични или партидни, определени по бройки, размери и тежина. Както беше посочено в глава IV при осъществяването на трамповите превози се извършва наемане (чартиране, фрахтоване) на плавателни съдове. При това се сключват договори за наемане на кораби или части от тях, наречени **чартъри**. Договорът за превоз (чартърът) урежда наемните отношения между корабособственика и наемателя и отношенията между изпращача и превозвача на товарите. Разновидностите на чартърите, които се използват най-често са:

- Тайм-чартър - договор за наемане на кораб за определено време – с него наемодателят се задължава да предостави на наемателя цял кораб срещу определена наемна цена, за да извършва той през уговореното време превози на товари или да го използва за друга дейност. Този договор съдържа уговорки относно наименованието на кораба; неговите технически и експлоатационни данни, включително товаровместимостта му; бройки и видове помещения; описание на хладилните и други технически инсталации; мощност на двигателите; скорост на движение; дейностите, за които ще се използва кораба; районите, в които наемателят ще извършва плаванията за уговорените цели; размера на наемната цена и начините за нейното плащане, както и срока на наемането, мястото и времето на получаването и връщането на кораба също се съдържат в тайм-чартъра.

- Беърбоут чартър - договор за наемане на кораб за определен срок, по силата, на който наемателят получава пълни права на владение и контрол върху кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж на кораба за целия период на наемане. Съдържа клаузи относно страните по договора, името на кораба, неговия клас, когато има такъв, знамето, техническите и експлоатационните данни на кораба, разхода на гориво, района на плаване, целта на наемането на кораба, мястото и времето на предаване и приемане на кораба, наемната цена и срока, за който се наема кораба;
- рейсов чартър (voyage charter) – сключва се за превоз на товари в рамките на един или няколко последователни рейса на кораба, при което е възможно извършването както на кръгови, така и на двупосочни рейсове;

Чартърът се подписва се от изпращача и превозвача или от техни пълномощници.

3.2. Сталийно време при морските и речните превози

Срокът, през течение, на който трябва да се извърши натоварването и разтоварването на цялото количество товар върху или от кораба (**сталийното време**), се определя от договора за превоз. Ако не е уговорено или установено друго, срокът за натоварването започва да тече от деня, който следва изпращането на известието (нотис) за готовност на кораба за товарене, като при изчисляването му се вземат предвид работните дни и часове на съответното пристанище. Времето, през което товаренето не започва или прекъсва поради причини, за които превозвачът отговаря, или поради непреодолима сила или атмосферни условия, застрашаващи товара, или правилността или безопасността на товаренето, се приспада от срока за натоварването. При превоз с цял кораб изпращачът може да нареди на превозвача корабът да отплава дори преди да е изтекъл срока за натоварване и целия товар да не е бил натоварен на кораба. При това превозвачът запазва правото си върху цялото навло.

Страните по превозния договор могат да предвидят допълнителен срок за натоварване след изтичане на първоначалния (контрасталийно време), като уговорят и размера на плащането поради закъснение на натоварването (демюрейдж). За предсрочно натоварване може да се уговори съответно възнаграждение (диспач) в полза на изпращача. Обикновено, размерът на договорения диспач е в рамките на 50 % от договорения демюрейдж.

Когато договорът е за превоз с част от кораб или с определено корабно помещение, превозвачът може да откаже приемането на товара, непредаден в срока за натоварване в уговорения допълнителен срок, и да отплава. В този случай транспортният оператор има право да иска заплащане на цялото навло. Когато обаче договорът е за превоз с цял кораб, превозвачът няма право да откаже да приеме товари, предоставени за натоварване, преди изтичане на сталийното време или контрасталийното време, когато договорът съдържа такава клауза, макар поставянето на тези товари върху кораба да го задържи и след установения срок. В такъв случай обаче изпращачът е длъжен да обезщети за вредите, които превозвачът е претърпял поради забавянето на кораба извън контрасталийното време.

Изчисляването на норменото и реално употребеното сталийно време се основава на изготвения от корабния агент стейтмънт на фактите и/или тайм шийт. Ако договорът не съдържа изрична уговорка, натоварването се извършва в сроковете, установени от обичая в пристанището. Обикновено за операциите в отправните пристанища се предвиждат 3 дни, а за тези в крайните – 4 дни.

3.3. Отговорност на страните по превозния договор

Превозвачът отговаря за вредите в случаите на частична или пълна липса и поради повреждане на товарите от момента, в който ги приема за превоз по воден транспорт, до момента на тяхното предаване на получателя. Той не отговаря за пълна или частична липса и повреждане на товари, ако последните са били поставени и са пристигнали на местоназначението в изправни помещения, с непокътнати пломби, поставени от изпращача. Превозвачът не отговаря и за пълна или частична липса и повреждане на товари, разтоварени от кораби в цели и изправни опаковки, включително каси, пломбирани контейнери и др., без следи от отваряне през време на превоза. Той не носи отговорност също така за вредите и загубите, ако докаже, че пълната или частична липса или повреждането на товара е настъпило поради действие или бездействие на капитана, другите членове на екипажа, на пилота или на други лица, наети от превозвача при воденето или управлението на кораба (навигационна небрежност).

Превозвачът се освобождава от отговорност за вреди и загуби, ако докаже, че пълната или частична липса или повредата на товара са настъпили поради:

- непреодолима сила;
- опасност и случайни събития по море и в други плавателни води;
- пожар, възникнал не по негова вина;
- нареждания и други действия на органите на държавна власт, включително задържане на кораба, налагане на заповед, установяване на карантина;
- военни действия, включително и при необявена война, поради бунтове, обществени вълнения и др;
- стачки, локаути и други обстоятелства, довели до пълно или частично спиране или до ограничаване на работата;
- спасяване или опит за спасяване на човешки живот, кораби или товари по море;
- действие или бездействие на изпращача или получателя или на лицата, за които те отговарят;
- скрити недостатъци на товара, присъщи негови свойства, включително и фири;
- недостатъчност на опаковката;

- недостатъчност, неточност или неяснота на знаците (марките) върху товара;
- скрити недостатъци в кораба или неговите съоръжения, ако превозвачът не е бил в състояние да ги открие, макар да е положил дължимата грижа при подготовката на кораб, предназначен за извършване на превози.

Превозвачът е длъжен да заплати обезщетение за погинал (изгубен) товар в размер на неговата цена, но не повече от 300 лева за всяка единица товар. Като единица товар се счита:

- за генералните товари - всяка опаковка, съд, сандък, палет, контейнер, бройка, връзка или други единици товар, описани в тарифната номенклатура на пристанищата;
- за насипните и наливните товари - всеки тон, ако навлото е определено според теглото;
- за дървесината и другите товари - всеки тон или кубически метър, ако навлото е определено на база обем.

При повреда на товарите обезщетението се определя в размер на разликата между цената в запазено състояние и цената в повредено състояние. Ако товарът е бил приет за превоз с изрично обявена стойност, размерът на обезщетението се определя въз основа на тази стойност.

Изпращачът дължи обезщетение за вредите и загубите, които е причинил на превозвача, като е натоварил на кораба пратки и невярно е посочил вида и свойствата им или е извършил натоварването без знанието на превозвача.

3.4. Договори за услуги в корабоплаването

При осъществяването на превозите по морски и речен транспорт се сключват и договори за агентирание. С такива договори корабните агенти се задължават срещу възнаграждение да извършват от името и за сметка на корабоприетелите обичайни услуги, свързани с корабоплаването в района на определено пристанище или територия. Корабният агент представлява корабоприетеля пред пристанищните власти, пред всички учреждения и органи на властта, физически и юридически лица в Република България; представлява корабоприетеля и капитана на кораба във връзка с всички формалности и действия по пристигането, пребиваването и отплаването на кораба. Той може да сключва от името на корабоприетеля договори за превоз, договори за застраховка и договори за обработка на кораба, да издава и подписва коносаменти за натоварените товари, да предава получените пратки срещу представяне на оригиналните коносаменти от легитимирания им държател, да инкасира предплатени и дължими навла и други вземания на корабоприетеля, възникнали от изпълнение на договора за превоз, да разплаща суми, свързани с пребиваването на кораба в пристанищата на Република България по нареждане на корабоприетеля или капитана на кораба и да предявява искове от тяхно име пред съдилищата.

Характерни в морския и речен транспорт са и договорите за посредничество в корабоплаването. С договор за посредничество посредникът (брокерът) се задължава по нареждане на доверителя си да посредничи срещу възнаграждение за сключване на договор за превоз с кораби, наемане на кораби, влачене, застраховане. По нареждане на доверителя посредничеството може да се отнася и до други дейности, свързани с корабоплаването. Брокерът може да представлява и двете договарящи страни (корабопритежателя и наемателя на кораба), ако те са поискали това, но е длъжен да съобщи на всяка от страните, че представлява и другата договаряща страна, и при посредничеството трябва да има предвид интересите на двете страни.

Освен агентирането и посредничеството, друг вид услуга в корабоплаването е корабният мениджмънт. За неговото осъществяване се сключва договор за управление на кораб (договор за корабен мениджмънт). С договора за управление на кораб - договор за корабен мениджмънт, корабният мениджър се задължава срещу възнаграждение да извършва от името и за сметка на корабопритежателя една или повече от следните услуги:

- организира и поддържа система за управление на безопасната експлоатация на кораба и предпазване от замърсяване;
- комплектува корабния екипаж с правоспособни морски лица;
- осъществява управлението на кораба в техническо отношение;
- осъществява търговската експлоатация на кораба;
- осъществява управлението на финансите на корабопритежателя, свързано с кораба, който управлява;
- организира застраховките на кораба;
- осъществява счетоводно обслужване на корабопритежателя във връзка с кораба, който управлява;
- съдейства на корабопритежателя при покупко-продажба на кораби;
- организира снабдяването на кораба с провизии;
- снабдява кораба с корабни горива и масла;
- извършва други услуги, които са му възложени от корабопритежателя.

Договорът за корабен мениджмънт съдържа клаузи най-малко относно страните по договора, индивидуализиране на кораба, номер от Международната морска организация¹², неговия клас, когато има такъв, техническите и експлоатационните данни, правата и задълженията на страните, представителната власт на корабния мениджър,

¹² IMO – International Maritime Organization.

цената и срока на договора, както и условията, реда и начина, по които се извършват и отчитат всяка една от услугите. Корабопритежателят е длъжен да дава при поискване от мениджъра съответните аванси за посрещане на разходите, свързани с управлението на кораба.

Друг вид договор, който намира приложение при осъществяването на превози по морски и речен транспорт е договорът за влачене. С такъв договор притежателят на един кораб (влекач или тласкач) се задължава срещу възнаграждение да извършва провлачване (тласкане) на друг кораб или друго плаващо средство на определено разстояние, през определено време или да извърши маневра. Сключването на договор за влачене е основание за възникване на отговорност за изпълнителя. Отговорността за вредите, причинени на влачения кораб (тласкания кораб или плаващото средство) или на намиращите се на него хора и имуществата, когато капитанът на влекача (тласкача) управлява и влачения кораб (тласкания кораб или плаващото средство), при липса на друго споразумение се носи от корабопритежателя на влекача (тласкача), освен ако докаже, че не е виновен. Отговорността за вреди, причинени на влекача (тласкача) и намиращите се на него хора и имуществата, когато капитанът на влачения кораб (тласкания кораб или плаващото средство) управлява и влекача (тласкача), при липса на друго споразумение се носи от корабопритежателя на влачения кораб (тласкания кораб или плаващото средство), освен, ако докаже, че няма вина. При влачене или тласкане на кораб без екипаж капитанът на влачещия (тласкащия) кораб носи отговорност за провлачването.

За обезпечаване безопасността на корабоплаването между пристанища, по подходните пътища към пристанищата, както и в други места, където е признато за необходимо се извършва провеждане на корабите. Независимо от знамето на кораба и от това кому принадлежи, пилотажът се извършва от морски пилоти. Дейността по пилотското провеждане се осъществява по силата на договор, сключен между корабопритежателя или негов представител и пилотската организация. С договора за пилотаж съответната пилотската организация се задължава да извърши провеждане на кораба срещу възнаграждение. При това, отговорността за щети към кораба, причинени по вина на пилота при изпълнение на неговите служебни задължения, носи пилотската служба. Тази отговорност се ограничава до десетократния размер на таксата за пилотската услуга, през време на която е настъпила щетата.

3.5. Договор за морска застраховка

При извършването на превози по море и във връзка с реализирането на отговорността на морския превозвач много важно е наличието на договор за морска застраховка. С такъв договор застрахователят се задължава да покрива уговорени морски рискове, на които са изложени кораба, товара и екипажа, и да заплати обезщетение за вредите при настъпване на определени рискове, а застрахованият се задължава да заплати застрахователна премия. Предмет на морската застраховка може да бъде всеки имуществен интерес, свързан с корабоплаването, оценим в пари, като кораб в експлоатация, ремонт или строеж; товар; навло; цената за наем на кораб; възнаграждението от превоз на пътници; печалбата, очаквана от пристигането на товара в местоназначението; разходите по обща авария; задълженията и обезпеченията,

свързани с кораба, товара или навлото; задълженията за трудови възнаграждения на капитана и членовете на екипажа и др. Застраховките на корабите срещу морски рискове покриват корпуса, неговите машини, принадлежности, стъкмяване, горивото, храната за екипажа и др., възможно е и покриване на отговорността на корабопричителя за вреди, причинени на трети лица с корабите.

При морските застраховки на товари може да се предвиди, че действието им се простира към всички или определени видове товари, които застрахователят ще изпраща или ще получава през определен период (абонаментна полица).

Застрахователната полица (застрахователното свидетелство) за морска застраховка се издава според искането на застрахователя като поименна, на заповед или на приносител и съдържа уговорки за:

- предмета на застраховката (застрахователния интерес), а при превоза на товари - и наименованието на кораба;
- застрахователната сума;
- рисковете, които се покриват;
- времетраенето на застраховката;
- пътуването и междинните пристанища, в които корабът ще спре до местоназначението;
- мястото и деня, в който полицата е издадена;
- наименование на застрахователя;
- посочване на застрахователя и подпис на неговия представител.
- клаузи за арбитражно уреждане на спорове;
- определяне на приложим закон и др.

За последващи изменения на уговорки в полицата се издава писмена притурка от застрахователя.

Морската застраховка покрива рисковете, предвидени в договора. Страните по застраховката могат да уговорят, че тя покрива всички морски рискове. Ако страните предвидят застрахователят да покрива само морските рискове, които водят до погиване на кораба или товара, тогава застрахователят отговаря и за повреди, но само в случай на корабкрушение. Ако страните предвидят това, договорът за морска застраховка може да обхване и рисковете, на които застрахованият предмет бъде изложен и през време на превоза по вътрешни води, по суша или по въздух, извършени във връзка с превоза по море.

Морската застраховка не покрива рисковете, произтичащи от действията на атомни и ядрени взривове, радиации и радиоактивно заразяване. Страните по договора могат да

предвидят с изрична уговорка покриване на всички или на някои от тези рискове срещу заплащане на съответната допълнителна премия.

Договорът за морска застраховка не покрива рисковете от военни действия или военни мероприятия и последиците им, от употребата на ракети, мини, торпеда, бомби и други такива оръжия, от пленяване, пиратски действия, както и от гражданска война, народни вълнения, стачки, конфискации, реквизиции, задържане или унищожаване на кораба или товара по искане на военните или гражданските власти и др. Страните по договора могат да предвидят с изрична уговорка покриване на всички или на някои от тези рискове срещу заплащане на съответна допълнителна премия.

При застраховка на кораб с уговорка за военен риск застрахователят отговаря, когато настъпи увеличение на този риск, корабът не предприеме пътуването или го удължи или влезе в друго пристанище само ако застрахователят като е узнал за увеличението на военния риск, извести незабавно застрахователя, че е съгласен да изплати допълнителна премия за това увеличение.

При застраховка на товар с уговорка за военен риск застрахователят отговаря, когато настъпи увеличение на този риск и товарът бъде разтоварен от кораба, само ако застрахователят като е узнал за предстоящото или извършено разтоварване поради увеличение на този риск, извести незабавно застрахователя, че е съгласен да заплати допълнителна премия за това увеличение.

При морски застраховки, сключени за определен период, рисковете се покриват независимо от това, къде настъпват. Страните могат да уговорят обаче зони или области, където покриването на рисковете няма сила, или да ограничат действието на застраховката само до рискове, настъпили в уговорени от тях зони. При морски застраховки за определено пътуване предвидените рискове се покриват, доколкото настъпят в хода на това пътуване.

Ако собствеността върху застрахован кораб бъде прехвърлена, то морската застраховка се прекратява в момента на това прехвърляне, освен ако застрахователят изрично даде съгласие действието ѝ да продължи и след това. Ако обаче собствеността върху застрахования кораб бъде прехвърлена по време на пътуване, морската застраховка остава в сила до завършване на това пътуване.

Когато настъпи риск, покрит от застраховката, застрахователят е длъжен да вземе всички зависещи от него разумни мерки, необходими за спасяване на кораба или товара, както и за предотвратяване или за ограничаване на щетите. При това застрахователят е длъжен да възстанови необходимите разходи, направени от застрахователя (застрахования) по предотвратяването или ограничаването на щетите, за които той дължи обезщетение, включително и за разходите, направени съобразно с неговите указания.

Застрахователят може, като се откаже в полза на застрахователя от правата си върху застрахования предмет (когато това е кораба), да иска заплащане на цялата застрахована сума. Случаите, при които застрахователят може да извърши изоставянето, са следните

- безследно изчезване на кораба;

- пълно реално погиване на кораба;
- пълно конструктивно погиване на кораба, т.е., когато погиването е неминуемо или спасяването на кораба или поправянето му биха причинили разходи, несъразмерно високи в сравнение със застрахованата сума;
- пленяване или конфискуване на кораба, когато застраховката покрива военни рискове и завладяване от пирати, ако тези състояния продължават повече от 2 месеца.

Застрахователят покрива рисковете, предвидени от договора за морска застраховка. Той е длъжен да заплати преките щети от настъпването на тези рискове до размера на застрахованата сума. Застрахователят не отговаря за щетите, макар те да са причинени от рискове, покрити от застраховката, ако настъпването им се дължи на умисъл или груба небрежност на застрахователя или застрахован получател или изпращач, както и на техните представители. При това капитанът и екипажът не се считат представители на корабоприитежателя. Застрахователят не отговаря и за щети от неустойка по продажба и други договори, за денгуби, закъснения, бездействия, промени на цени и такси, валутни разлики, лихви и други подобни, както и за всякакви косвени щети.

При застраховка на кораб застрахователят не отговаря и за щетите, възникнали поради това, че корабът е бил отправен в немореходно състояние, освен ако това се дължи на скрити недостатъци на кораба. Застрахователят не отговаря и за щетите, възникнали поради натоварването на кораба на избухливи, запалителни и други опасни товари или вещества без негово знание или без знание на неговия представител.

При застраховката на кораб, ако договорът не предвижда друго, застрахователят може, вместо да заплати обезщетението в пари, да възложи отстраняване на повредите, предизвикани от настъпилия риск, като понесе разходите за това. Ако ремонтът продължи по-дълго от времето, през което повредите са могли да бъдат отстранени, застрахователят дължи вреди и загуби поради закъснение.

3.6. Ограничена отговорност на корабоприитежателя

Корабоприитежателят отговаря ограничено за:

- щети, причинени на трети лица от капитана на кораба, от други членове на екипажа, от пилота и от всяко друго лице, обслужващо кораба при изпълнение на техните задължения;
- щети, причинени на товара, който е приет за превоз, или на друго имущество, което се намира на кораба;
- щети, произлезли от неизпълнение или лошо изпълнение на договора за морски превоз на товари;
- възнаграждение за оказване на помощ;
- задълженията по разпределението на щетите при обща авария по отношение на дължимата част от корабоприитежателя;

- задълженията, свързани с изваждането, пренасянето, съхраняването, премахването или разрушаването на потънало имущество, както и задължението за заплащане на причинени щети на пристанищни съоръжения, пристанищни басейни и плавателни водни пътища;
- задълженията, основани на действията, извършени от капитана без специално пълномощно от корабоприитежателя, а по силата на общите му законни правомощия, с цел да се запази корабът или да продължи рейса си, даже ако тези действия са предизвикани от недостатъчно или неправилно стъкмяване или снабдяване преди започване на рейса.

Правилата за ограничаване отговорността на корабоприитежателя не се прилагат за задължения към членовете на екипажа или други лица, заангажирани с обслужването на кораба; за задължения, възникнали вследствие лична вина на корабоприитежателя, както и за обезщетения за причинени вреди на живи морски ресурси в нарушение на условията за издаване на разрешително за извършване на стопански риболов.

В случаите на ограничена отговорност на корабоприитежателя той отговаря само до размера на сумата, образувана от стойността на кораба, превозната цена в момента на възникване на основанието на иска, полагащите се на кораба разноски за обезщетение при обща авария и възнаграждения за причинени щети на кораба след започване на рейса и невъзстановени още, с изключение на застрахователните обезщетения.

Отговорността на корабоприитежателя при неизпълнение на договорните задължения не може да надвишава сумата, равняваща се на 3/10 от стойността на кораба за обезщетение на имуществените вреди и на още 4/10 от същата стойност за обезщетение на личните увреждания.

3.7. Морски протести, рекламиции, погасителна давност

Когато през време на плаване или престой с кораба е настъпило произшествие, което може да даде основание за предявяване претенции срещу корабоприитежателя, капитанът е длъжен по установения ред да направи заявление за съставяне на морски протест. Заявлението за съставяне на морски протест трябва да съдържа описание на фактите на произшествието и взетите мерки от капитана за обезпечаването на повереното му имущество.

Заявлението за морски протест се прави в първото посетено пристанище в срок от 24 часа от пристигането на кораба. Ако произшествието, което налага съставянето на морски протест, е настъпило в пристанището, заявлението за морския протест трябва да бъде направено в срок от 24 часа от произшествието.

За доказване на фактите, изложени в заявлението на морския протест, капитанът на кораба едновременно с предявяването му или в срок, не по-дълъг от 7 дни от пристигането му в пристанището или от момента на произшествието, ако то е настъпило в пристанището, е задължен да представи на нотариуса или на съответното длъжностно лице за преглеждане корабния дневник и заверени извлечения от него с подписа на капитана на кораба и скрепени с печата на кораба. Нотариусът или съответното длъжностно лице на основание заявлението на капитана, данните от корабния дневник и

разпита на капитана и по възможност на не по-малко от двама свидетели от командния състав съставя акт за морски протест и го заверява.

Правоимащите лица имат право да предявят рекламация за неспазени задължения пред превозвача. В молбата се посочват предметът на рекламацията, размерът на претендираната сума по всеки предявен документ, описът на документите по молбата и адресът на лицето, което следва да получи сумата. Към молбата, с която се предявява рекламация за липса или повреда на товар, задължително се прилагат и документите, на които се основава претенцията:

- коносамент и/или товарителница;
- акт или протокол, установяващи липсата или повредата на товара;
- други необходими документи, установяващи претенцията по основание и размер.

Превозвачът е задължен да разгледа предявената пред него рекламация и да се произнесе в следните срокове:

- по рекламации за връщане на суми, получени от продажбата на непотърсени товари, за обезщетения за просрочие на сроковете за доставка и за заплащане на задържани наложени платежи не по-късно от 30 дни от деня на предявяване на рекламацията;
- по всички други рекламации не по-късно от 45 дни от деня на предявяване на рекламацията.

В случай на отхвърляне на рекламационните искове от страна на превозвача, правоимащото лице може да подаде арбитражен или съдебен иск. Давностните срокове да погасяване на правата за подаване на съдебни искове са съответно:

- 2 години – за вземания, произтичащи от договор за застраховка, считано от деня, в който е възникнало правото на иск; за вземания, произтичащи от сблъсквания на кораби, считано от деня, в който е била причинена повредата; за вземания, произтичащи от оказване на помощ, считано от деня на завършване на действието по оказване на помощта; за вземания, произтичащи от обща авария, считано от деня, в който е възникнало правото на иск; за вземания, произтичащи от договор за агентирание и договор за посредничество в корабоплаването;
- 1 година – за вземания, произтичащи от договор за превоз на товари, считано от деня на предаване на товара на получателя, а в случай че товарът не е бил предаден - от деня, в който е следвало да бъде предаден; за вземания, произтичащи от договор за наем на кораб за определено време или при условията на бeърбоут чартър, считано от деня, в който изтича срокът на договора; за вземания, произтичащи от договор за влачене, считано от деня, в който е възникнало правото на иск; за вземания, произтичащи от договор за пилотско провеждане; за вземания, произтичащи от сделки, които са сключени

от капитана на кораба по силата на законните му правомощия, считано от деня, в който е възникнало правото на иск и за вземания на корабоприетеля, платил суми, по-големи от полагащите му се по разпределението на възнаграждение за спасяване на хора.

Давността се спира за времето от подаването на рекламацията до нейното частично или цялостно отхвърляне. В случаите, когато след спиране на давността е останал срок за предявяване на иск, по-малък от 3 месеца, той се продължава до 3 месеца, а по отношение на вземанията, произтичащи от обща авария - до 6 месеца.

4. Условия и правила за сключване и изпълнение на договор за превоз на товари по въздушен транспорт

4.1. Сключване на договор за превоз на товари по въздушен транспорт

С договор за превоз на товари по въздушен транспорт превозвачът се задължава срещу заплащане да превози със свое, с предоставено за ползване на лизинг или с наето въздухоплавателно средство до определено място товар, който товародателят му предава или ще му предаде, и да достави този товар до местоназначението. При това превозвачът е длъжен да извърши превоза по установения или договорения маршрут и да достави товара в местоназначението в срок, ако такъв срок е установен в договора. Отклонението от този маршрут поради съображения за безопасност на полета или поради оказване на помощ от страна на командира на въздухоплавателното средство не се счита за нарушение на договора за превоз и превозвачът не отговаря за настъпилите от това щети.

При приемането на товара за превоз се издава **въздушна товарителница**, която се предава при пристигането в крайното летище заедно с товара на посочения получател или на негов пълномощник.

Изпращачът е длъжен да посочи в товарителницата точното наименование на товара и особените му свойства, ако има такива, както и вида на опаковката. Той дължи обезщетение на превозвача или на трети лица за настъпили щети поради неверни, неточни или непълни данни, вписани в товарителницата. Товари с неизправна опаковка се приемат за превоз на риск и отговорност на изпращача, за което се прави забележка в товарителницата.

Товародателят може да поиска разваляне на договора за въздушен превоз в следните срокове:

- най-малко 7 дни преди деня на полета, като заплати неустойка 10 % от определената или договорената цена;
- най-малко 3 дни преди деня на полета, като заплати неустойка 30 % от определената или договорената цена.

Когато товародателят не предаде товара за превоз, заплаща пълната тарифна или договорената превозна цена. Ако със същия полет вместо непредадения е превозен товар на друг товародател, неизправният товародател заплаща 50 % от превозната цена.

Изпращачът може да обяви стойността на предадените за превоз товари. Тази стойност не може да надвишава действителната стойност на товара. Обявяването на стойността е задължително при товари, чиято действителна стойност не може да се определи в случай на изгубване или унищожаване. За обявената стойност се събира такса.

След осъществяването на превоза, ако получателя откаже да приеме товара или не се яви в 3-дневен срок, а за бързо развалящите се товари в срок от 48 часа, превозвачът може да върне товара в отправното летище или да го предаде на съхранение за сметка и риск на изпращача, за което той се уведомява. Ако в 45-дневен срок товарът не бъде освободен или не се получат указания от изпращача, се пристъпва към неговата ликвидация. Разноските по съхраняването, ликвидацията и други се удържат от получената при ликвидацията сума, а остатъкът се превежда на изпращача.

4.2. Отговорност на превозвача при превоз на товари по въздушен транспорт

Превозвачът носи отговорност за опазването на товара от момента на приемането му за превоз до предаването му на получателя или на съхранение. Ако получателят не уведоми писмено превозвача за липси или за повреди на товара, докато завърши предаването, счита се до доказване на противното, че той е получил товара в съответствие с товарителницата.

При липса или при повреда на товара, установени до момента на предаването му на получателя, се съставя констативен протокол в един екземпляр, копие от който се връчва на получателя. Превозвачът не носи отговорност за липси и повреди на товара, ако докаже, че е взел необходимите мерки, за да избегне щетите или че му е било невъзможно да вземе такива мерки. Той не отговаря и когато щетите са настъпили вследствие на:

- вина на изпращача или получателя;
- естествените свойства на товара и естественото намаление на тежината му в границите на установените норми;
- недостатъци в опаковката, които не са могли да бъдат забелязани по време на приемането на товара;
- недостатъци в опаковката, когато товарът е приет с такава опаковка и предварително е направена бележка в товарителницата, че се превозва на риск и отговорност на изпращача;
- невземане на необходимите мерки от придружителя за опазването на товара;
- непосочване в товарителницата на особените свойства на товара, изискващи специални условия за съхраняването му.

Превозвачът се освобождава от отговорност и в случаите на непредоставяне на въздухоплавателното средство, ако това е станало поради непреодолима сила, военни действия, метеорологични и други причини, независещи от него.

За причинени щети при превоз на товари превозвачът заплаща обезщетение в следните размери:

- при липса на товари, предадени с обявена стойност - обявената стойност. Ако превозвачът докаже, че обявената стойност превишава действителната, обезщетението се плаща в размер на действителната стойност;
- при липса или повреда на товар - действителната стойност на липсващия или повредения товар, но не повече от 40 лева на бруто килограм.

Освен обезщетението, превозвачът е длъжен да върне и съответните превозни и добавъчни такси, заплатени за липсващата или за напълно повредената част от товара. За неспазване на срока за доставяне, ако такъв срок е уговорен, превозвачът заплаща на получателя обезщетение в размер на 10 % от превозните такси за всяко просрочено денонощие, но не повече от 50 % от превозната цена. Ако товарът не бъде доставен в срок от 10 дни от деня, в който е следвало да пристигне, се счита, че е изгубен.

Ако получателя на товара не вдигне пристигналия товар в продължение на 1 денонощие от уведомяването му, а съгласно договора уведомяването е трябвало да се извърши от изпращача в продължение на 2 денонощия след получаване на товара в летището на местоназначението, то получателят заплаща на превозвача обезщетение в размер на 10 % от превозните такси за всяко просрочено денонощие, но не повече от 50 % от превозната цена.

Въздушният превоз на товари не обхваща сухопътния, морския или речния превоз, извършен извън летищата. Ако такъв превоз е извършен въз основа на договора за въздушен превоз с цел товарът да се натовари или пренатовари на въздухоплавателното средство, или да се достави на получателя, се счита до доказване на противното, че щетите са настъпили по време на въздушния превоз. При превози, извършени от няколко въздушни превозвачи, както и при комбинирани превози, отговорността на превозвачите е солидарна в случаите, когато не може да се установи по чия вина е настъпила щетата.

Глава IX

ЦЕНИ И ЦЕНООБРАЗУВАНЕ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

Заплащането на извършените превозни услуги се извършва на основата на система от цени, при изграждането на която се отчитат както условията, при които протича самия транспортен процес, така и условията на транспортния пазар. Основните начини за определяне на превозните цени в товарния транспорт са чрез тарифи и с договорни цени.

Тарифата представлява система от предварително определени цени и условия, въз основа на които се погасяват задълженията на собствениците на товарите към превозвачите. Те са статични и зависят по-слабо от резките конюнктурни промени. Основните функции, които изпълняват тарифите са свързани с осигуряването на възможност на клиентите на транспортните предприятия за правилно, точно и сравнително лесно изчисляване на дължимите суми за превозни и допълнителни услуги. От друга страна, тарифите съдействат за рационалното използване на пробега и товароспособността на транспортните средства. Последиците от прилагането на тарифите като основен метод за определяне на превозните цени са възникването на тарифни войни между превозвачите и прилагането на т.нар. хищническо ценообразуване. Тарифните войни са елемент на тарифната политика на транспортните оператори (най-често се прилагат от членовете на линейните конферанси във водния транспорт) спрямо конкуриращите ги превозвачи. Те имат за цел отстраняването на конкурентите и заемането на техния пазарен дял. Хищническото ценообразуване от своя страна е вариант на тарифна война и има за цел разоряването на конкурента и неговото отстраняване от пазара. Цените при това се определят въз основа на направените оперативни разходи с определен процент печалба за превозвача.

Договорните цени (фрахт, навло) са съобразени с конюнктурата на транспортния пазар, както и с промените, настъпващи в нея. Основен проблем при определяне на превозните цени в товарния транспорт е инфлацията, която може да доведе до увеличаването на разходите на превозвачите и до невъзможност те да бъдат покрити в условията на рязко нарастване на цените на горива, смазочни материали, работна сила и др. Договорните цени са присъщи за автомобилния транспорт. Техните основни предимства са във връзка с предоставянето на възможности за свободно определяне на маршрути и условия на превозите въз основа на конюнктурните промени. В същото време при прилагането им много често се налага необходимост от въвеждането на бариери от икономическо, технологично и правно естество с цел намаляването на вредното влияние на автомобилния транспорт върху околната среда и повишаването на сигурността на превозите.

1. Цени и ценообразуване на товарните превози по автомобилен транспорт

Определянето на цените за превоз на товари по автомобилен транспорт се извършва при прилагането на различни подходи – разходно-калкулативен, сравнително – аналитичен, договаряне на цени и пр. Характерно за автомобилния транспорт е наличието на пълна свобода при определяне на цените за товарните превозни услуги.

При използване на **разходно–калкулативния метод** е необходимо първоначално да се калкулира себестойността на превозите, към която се добавя процент печалба и по този начин се получава крайната цена. От значение при установяването на себестойността на превозите е изборът на обект на калкулацията, който може да бъде – извършен конкретен курс; 1 км. пробег; превоз на 1 тон товар (или специфичен вид товар) на 1 км. и др.

При определяне на себестойността на транспортните услуги се прилага следният метод, известен в транспортно-икономическата литература като “калкулиране на себестойността на превозите при конкретни условия”:

1) Разпределяне на променливите общопроизводствени разходи – определя се стойността на употребените материали – има се предвид оценяването на стоково-материалните запаси при потреблението им. В зависимост от избрания метод се определя и различна сума на разходите

2). Разпределяне на постоянните общопроизводствени разходи – те остават сравнително постоянни и не зависят от обема на превозите. Разпределянето на тези разходи се извършва на базата на нормалния капацитет на транспортните мощности – например: обем на превозите за един месец, товароспособност или пробег на превозните средства за един месец или една година. За нормален капацитет се приема капацитетът, при който се определя средния обем на превозите за няколко периода (месеца) при нормални условия, като се взема предвид загубата на капацитет вследствие на планирана поддръжка или ремонт.

Разпределянето се извършва както следва:

- При нисък обем на превозите – размерът на постоянните общопроизводствени разходи за един курс не се увеличава, за да не се увеличи себестойността им в резултат на престои на транспортните средства. В този случай неразпределените общопроизводствени разходи се отчитат като текущи разходи за периода извън постоянните и променливи разходи;

- При висок обем на превозите – размерът на постоянните разходи за един курс се намалява, така че използваните спомагателни материали да не се оценяват над фактическата им стойност, т. е. постоянните общопроизводствени разходи се разпределят върху фактически извършените превози.

За определяне **себестойността на един курс** в автомобилните фирми приложение може да намери следният вариант:

1. Отнасяне на преките разходи към конкретния превоз – например разходите за работни заплати, осигуровки и командировки на водачите на автомобили, разходите за гориво и смазочни материали, разходи за ремонти по време на превоза, разходите за пътни такси, такси за паркинги и т.н.;

2. Разпределяне на част от непреките (косвените) технологични разходи въз основа на предварително избрани подходящи измерители. Разпределението се извършва пропорционално на избрания измерител (база, критерий), който се намира в адекватна връзка с посочените разходи. Бази за разпределение в

автомобилния транспорт са например: пробег на автомобилите в км, брой курсове, автомобилочасове за извършване на превозите (ако себестойността и цената се определят за време на доставката при срочни превози), стойност на вложени спомагателни материали, сума на разходите за работни заплати, сума на преките разходи и др.

3. Разпределяне на останалата част от непреките технологични разходи на база на вече разпределени косвени разходи. Обикновено на този етап се извършва разпределяне на допълнителните разходи за дейността, които се отнасят към конкретен превоз въз основа на разпределени вече разходи (като база се използват разпределените вече разходи за работни заплати).

След разпределянето, основните производствени разходи се сумират за всеки конкретен превоз и себестойността се определя като получената сума се отнесе към пробега (ако се определя себестойност на 1 км пробег) или към броя на извършените превози (курсовете).

Възможно е и определянето на **себестойност на превозите по видове товари**, която се различава от посочените по-горе, поради нееднаквите условия на превозите, специфичните физикохимични свойства на съответните товари, както и различните технико-икономически параметри на превозните средства, които се използват за извършване на превозите, различна величина на празния пробег и т.н.

Различията в степента на използване на товароспособността на автомобилите, наличието на много марки и типове автомобили с различна товароспособност предопределят различия в себестойността на превозите по видове товари в автомобилния транспорт. Тази себестойност може да се определи по следния начин:

- Определя се себестойността на 1 км. пробег за съответната марка и вид автомобил по посочената по-горе методика, като се имат предвид разходите за гориво, работна заплата и осигуровки на водача, амортизация на автомобила, използвани резервни части и др.;

- Определя се производителността на автомобила на 1 км пробег, изразена в тонкилометри. За определянето ѝ обикновено се използва следната формула:

$$C = Q_n \cdot \gamma \cdot \beta,$$

където: Q_n е номиналната товароспособност на автомобила;

γ – коефициент за използване на товароспособността, изчислен като съотношение на фактически използваната към номиналната товароспособност;

β – коефициент за използване на пробега, изчислен като отношение на пробега на автомобила с товар в км към общия пробег (натоварен и празен) на автомобила за определен курс.

- Себестойността на превозите по видове товари и марки автомобили се определя като определената вече себестойност на 1 км пробег за съответната марка автомобили се отнесе към производителността им на 1 км пробег.

При определянето на пълната себестойност на товарните превози в изчисленията следва да се включат и административно-управленските разходи, които са постоянни и не зависят от обема на превозите. По този начин превозните цени, определени на база пълна себестойност ще осигурят покриване на общите разходи на транспортните фирми.

За определяне на крайната цена на товарните автомобилни превози се включва и процент печалба към определената себестойност на транспортната услуга. Целта е да се осигури рентабилност на превозната дейност и печалба от нейното осъществяване, така че операторите да имат стимул да осъществяват товарните превози при непрекъснато повишаване на тяхното качество и технико-икономически параметри.

Прилагането на **сравнително-аналитичния подход** с отчитане на конкуренцията налага използването базови цени (тези на конкурентите), към които се прилагат коефициенти за бална оценка на отделни качествени показатели. Последователността при прилагането на този подход беше описана детайлно в глава VII.

2. Цени и ценообразуване на товарните превози по железопътен транспорт

За определянето на цените за товарни превози по железопътен транспорт се прилага Единната тарифа за превоз на товари по железопътен транспорт в Р България (ЕТПТ). Превозните цени, цените за допълнителни услуги и добавъчните такси, свързани с превоза, са определени в евро на тон, като превозната цена се изчислява за всяка пратка поотделно.

Основните ценообразуващи фактори, които оказват влияние при определяне на превозните цени по ЕТПТ са вид и естество на товара – определени от наименованието, тарифната позиция и класа на товара; масата на пратката; вида на пратката (дребна, вагонна, сборна или контейнерна); превозното разстояние; вида на използвания вагон и други условия на превоза, предвидени в тарифата. При това тарифата предвижда възможност за определяне на два вида превозни цени – цена за превоз на товар във вагонна пратка (цена “на вагон”) и цена за превоз на дребна пратка (цена “на тон”).

При таксуване “**на вагон**” – цените се определят в зависимост от тарифния клас на товара, собствеността на вагона, превозното разстояние и масата за таксуване. Минималната маса за таксуване се определя в зависимост от използвания вагон, съответно при използване на вагон собственост на БДЖ или на чуждо железопътно предприятие – 7,5 тона на ос, а при превози с частни вагони - 5 тона на ос. Следователно дори действителното натоварено количество да е под тези минимални тегла, таксуването ще бъде за 15 тона в 2-осен вагон, респ. за 30 тона в 4-осен вагон за вагони, собственост на БДЖ ЕАД и 10 тона в 2-осен вагон, респ. 20 тона в 4-осен вагон за частни вагони.

Превозната цена за вагонни пратки се изчислява в зависимост от принадлежността на използвания вагон (български или чужд), единичната превозна цена, посочена в

съответната таблица на тарифата (част III) за общото тегло на пратката, закръглено нагоре, на 100 кг, но не по-малко от определеното тегло за таксуване. За превозите между гари на територията на Република България превозните цени задължително се предплащат от изпращача в отправната гара.

При таксуване **“на тон”** или **“на 100 кг”** се таксува действително натоварената във вагона стока, закръглена нагоре на 100 кг, за условни тегла от 5, 10, 15, 20 и 25 т, при минимално тегло за таксуване съответно 5, 10, 15, 20 и 25 т. Ако теглото за таксуване на вагонната пратка се намира между две минимални тегла, превозните цени се пресмятат въз основа на единичната цена за по-ниското минимално тегло, освен ако таксуването за следващото по-високо минимално тегло, въз основа на единичната цена, няма да доведе до по-ниски превозни цени.

Тарифата предвижда също така цени таксуване на интермодални транспортни единици (UTI). Съществуват и специални условия за определяне на цените за превоз на извънгабаритни (негабаритни) товари по железопътен транспорт. Тези цени се изчисляват за съответното разстояние по тарифата, при спазване на общите правила определени за вагонни пратки и се увеличават с 50 % (с коефициент 1,5). Ако негабаритния товар се превозва със специален влак, цената за превоза му се изчислява за действителното превозно разстояние, за действителната маса на негабаритния товар, но минимум за 100 000 кг, при спазване на общите правила на тарифата за вагонни пратки, увеличена с 200 % (коефициент 3). Ако негабаритния (особения) товар се превозва не по късия, а по обиколен път, цената на превоза се изчислява за действителното превозно разстояние при спазване на общите правила, определени за вагонни пратки и се увеличава с 50 % (коефициент 1,5) при условие, че превоза на товара по обиколен път е съгласуван с изпращача и този обиколен път е посочен в товарителницата.

Цената на необикновените пратки се изчислява за съответното разстояние по тарифата при спазване общите правила, определени за вагонни пратки и се увеличава с 50 % ($K=1,5$).

Единната тарифа за превоз на товари по железопътен транспорт на територията на Република България включва следните елементи: тарифни условия, класификация на стоките, азбучен списък на товарите, списък на гарите, открити за товарни превози и разстоянията между тях.

Тарифните условия служат за определяне на обхвата на приложение на тарифата, начина на заплащане на превозните разноски за вагонни и дребни пратки, за пратки, превозвани в специализирани вагони, за превози на опасни товари, за празни вагони, контейнеризирани пратки, за пратки в частни вагони, за пратки в хладилни вагони, за превоз на живи животни и др. Чрез тях се определя се редът за таксуване, изключенията от правилата, някои специфични условия за прилагане на тарифата и пр.

Класификацията на стоките в тарифата съвпада с единната номенклатура на товарите (ННМ), съгласно която всяка стока притежава един и същ позиционен номер във всички европейски, национални, съюзни и др. международни тарифи. Тази класификация е унифицирана с класификацията на стоките в митническата тарифа. Товарите в ЕТПТ са разпределени в два тарифни класа. Когато една пратка съдържа различни товари,

съвместими за превоз в един вагон, но принадлежащи към различни тарифни класове, превозните цени се изчисляват за по-скъпия клас, за общата маса на пратката, независимо дали отделните маси са посочени или не.

Азбучният списък на товарите съдържа подобна информация за номенклатурата на товарите, но подредени по азбучен ред и е неизменна част от тарифната класификация.

Списъкът на гарите и разстоянията до граничните и пристанищните гари представя тарифните разстояния, групирани и представени в километрични пояси.

Таблиците с превозните цени се отнасят за пратки във вътрешно съобщение, за пратки по вноса или износа и за пратки, превозвани в транзитно съобщение по националната железопътна мрежа. Цените са цитирани поотделно за вагонни пратки, дребни пратки и експресни пратки. Отделно от таблиците с превозните цени се публикуват таблици за допълнителните такси, във връзка с извършването на някои допълнителни услуги (използване на контейнери, превози на извънгабаритни товари, използване на изотермични вагони, обработка и мерене на товарни вагони, маневриране, и пр.).

Ако въз основа на приложението на тарифата възникне ситуация, предлагаща две възможности за таксуване, на клиента се предоставя по-благоприятната възможност.

Освен Единната тарифа за превоз на товари при извършването на превози по железопътен транспорт през територията на страната приложение намират и Единната транзитна тарифа (ЕТТ), Европейска тарифа за превоз на интермодални транспортни единици (Тарифа 9145.00) и Тарифа „Европа – Азия“ (ТЕА).

3. Цени и ценообразуване на товарните превози по воден транспорт

3.1. Определяне на цените за превоз на товари по морски транспорт

Основните методи за ценообразуване, които намират приложение при извършването на превози по морски транспорт са: определяне на цените на базата на съотношението между обем и тегло на товара, определяне на цените на базата на теглото на товара или на базата на неговия обем.

При определянето на цените на базата на съотношението между обем и тегло на товарите сумата на навлото се определя въз основа на 1 куб.м. или за 1 тон, по избор на корабособственика, който има правото да избере варианта, осигуряващ му най-високите приходи.

Определянето на превозната цена на базата на теглото на товара намира приложение при превоз на тежки товари с ниско обемно тегло, обикновено под 1 куб. м за тон. В случаите, когато теглото превишава обема в тяхното съотношение (например 1000 кг желязо = 0,7 куб. м.), изчисляването на навлото се извършва на база теглото.

Цената за морски превоз на товари се определя на база на кубатурата, когато предадените за превоз товари са леки или кубиращи. Леки или кубиращи товари са тези, чиито обем цифрово превишава теглото им. Пример в това отношение е изсушеният дървен материал, при който 1000 кг = 2 - 3 куб.м. В този случай става въпрос за стока,

която е кубираща 2 - 3 пъти и навлото се изчислява въз основа на обема. Пресмятането на превозните цени при това се извършва като обемът се раздели на теглото.

Цените на товарните превози по морски транспорт могат да се определят и на базата на бройка (напр. при живи животни); на линеен метър дължина на товара (при ро-ро превозите на моторни превозни средства); по стойност; по стойност с отчитане на кубатурата или теглото на стоката; като обща сума за рейс на кораба или за дадено количество стока; като обща сума на навлото за контейнер, диференцирана в зависимост от вида (тарифния клас) на стоката в него (commodity rate); като обща сума на навлото за контейнер без значение, каква е стоката в него - т.нар. Freight All Kind -ставки - т.е. тарифата не зависи от вида на товара (box rate); за контейнерен групаж, които обичайно имат минимална такса за дребните пратки - групажни ставки (LCL rates).

Много често при определянето на цените за товарните превози по морски транспорт приложение намират различни видове намаления (рабати). Обикновено линейните конферанси използват намаленията като средство за привличане на нови клиенти или за задържане на големи товародатели. В зависимост от целта, с която се предоставят намаленията те могат да бъдат:

- Рабат по време: прилага се по отношение на товародатели, които за даден период от време са извършвали превози само с линии - членове на конферанса. Най-често параходствата гарантират рабат по време в размер на около 10 %. Този рабат се нарича още и рабат за лоялност или отложен рабат;

- Незабавен рабат - прилага се към товародатели, които са подписали ексклузивен договор с конферанса, т.е. договорно са се задължили да извършват превози за определен период от време само с параходства - членове на конферанса, (по правило той е в процент от навлото);

- Система на двойно тарифиране - в някои линейни тарифи за всяка стока се предвиждат две различни ставки, а именно - договорни ставки за клиенти, които са подписали ексклузивен превозен договор и ставки за товародатели, с които не съществуват договорни взаимоотношения;

- Палетен рабат - този рабат е свързан с превозите на палетизирана стока, при които се ускорява пристанищната обработка на корабите. Такъв рабат се отпуска по дадени направления, ако товарите са палетизирани в съответствие с предписаните норми;

В практиката на линейните конферанси често срещано явление е договарянето на т.нар. ценови пул. Основната цел на ценовия пул е да се регулират взаимоотношенията между членовете на конферанса и да се предотврати изострената конкурентна борба между тях. Чрез ценови пулове се уеднаквяват тарифите и другите условия за извършване на товарни превози от параходствата-членове на линейните конферанси, договарят се товарните обеми и разпределянето на приходите от превозите. Параходствата прилагат процентни ставки за изравняване на цените. Тези ставки могат да бъдат твърди или гъвкави, например в рамките на 15-20 %. Разликата между 15 % и 20 % се нарича "свободна зона" и има за цел да осигури по-голяма свобода на параходствата като същевременно ограничава конкуренцията в нормални граници.

При определянето на цените за превоз на товари по морски транспорт се прилагат и различни надбавки в зависимост от състоянието на конкретния пазар. Те могат да бъдат:

- BAF (Bunker adjustment factor) или IFP (Interim Fuel Participation): свързана е с бункеровката (зарезждането) на кораба с гориво и цели да компенсират промяната в разходите, произтичаща от колебанията на цените на горивата, без да се променя основното навло по релацията;

- CAF (Currency adjustment factor): надбавката компенсират колебанията на обменните курсове между валутата на изчисляването на превозната цена и валутата на плащането ѝ;

- Heavy-lift surcharge (надбавка за тежки колети): начислява се в зависимост от конкретното направление, понякога дори за колети с единично тегло от 5 тона;

- Long-length surcharge (надбавка за дълги колети): обикновено се начислява за дължина над 12 м, по някои релации и за колети с дължина над 9 метра;

- Congestion surcharge (надбавка за задръстване): начислява се във връзка с престойта на корабите в пристанища, в които поради задръстване се забавя обработката на линейния кораб. Тази надбавка замества прилагания при трамповите превози демюрейдж;

- War risk surcharge (надбавка за военен риск) - начислява се за направления, по които събитията от военен характер или други политически безредици създават повишен риск при обработката и доставката на стоките;

- Dangerous Goods Surcharge, IMO Surcharge – надбавка за превоза на товари, които имат клас опасност по IMDG;

- Declared value surcharge (надбавка за обявена стойност): прилага се при превоз на стоки с висока стойност, за които превозвачът е поел отговорност в размер на обявената им стойност. Тази надбавка покрива разходите за допълнителна застраховка "отговорност на превозвача" до размера на обявената стойност;

- Port liner term charges (PLTC-Charges): това са пристанищни такси за обработка на товара при линейни условия - превозвачът заплаща разходите за товарене и/или разтоварване на стоката на/от кораба (при трамповите условия товаро-разтоварните разходи се заплащат от товародателя). Наричат се също и Cargo Handling Charges (разходи за обработка на товара), като разходите преди натоварване на кораба при изходящи товари се наричат pre-shipment charges, а разходите след разтоварване от кораба при входящи товари се наричат post-shipment charges;

- LCL-Charges: такси за обработката на групжни пратки при контейнерния групж. Включват: кейовите такси (quay/wharfage dues), разходите за натоварване/разтоварване на самия контейнер на/от кораба, разходите за придвижване на групжния контейнер до склада, където ще бъде напълнен или изпразнен от товара си, разходите по сортиране на пратките и подрезждането им или изваждането им от групжния контейнер и др. Тези разходи са известни и под други наименования, като напр. handling charges, THC, stuffing charges, consolidation/deconsolidation charges;

- C.S.C (Container Service Charge) и T.H.C. (Terminal Handling Charge) - такса за обслужване на контейнера и терминални такси. Включват разходите за обработката на комплектни контейнерни товари, които се начисляват в началото и в края на превоза и са различни в зависимост от контейнерната линия, обслужващия агент и/или пристанищния терминал.

Други надбавки над основното морско навло могат да бъдат пристанищните такси (Port-/Harbour dues), кейовите такси (Quay/Wharfage dues), наземни такси (Landing Charges) и такси за доставка (Delivery charges) и пр.

В морския транспорт съществуват и някои свръхтакси, заплащани за допълнителен престой на стоката в пристанището, за магазинаж, за отклонение (девиация) от линията при посещаване на някое отдалечено пристанище или при превоз на определени стоки, за които са наложени ограничения според правилата на посещаваните пристанища, и т.н.

3.2. *Определяне на цените за превоз на товари по р. Дунав*

За превозите на товари по р. Дунав се прилага т.нар. Дунавска тарифа, в която товарите са разделени в 7 тарифни класа. Високо-тарифиращите товари попадат в класове от 1 до 3, а останалите – в класовете от 4 до 7.

Принципно цените за товарните превози по реката се договарят свободно между товародател и превозвач, а тарифата има само препоръчителен характер и се прилага само ако няма договор относно цената.

При превози на контейнери се прилагат два укрупнени тарифни класа в зависимост от класа на товара, превозван в тях - клас 1 - 3 и клас 4 - 7). Тарифните навла са определени в швейцарски франкове за превоз на контейнер между основните дунавски пристанища. В зависимост от товаро-способността на контейнера тарифата е диференцирана по следния начин:

- цени за превоз на 2.5/3-тонни контейнери;
- цени за превоз на 5-тонни контейнери;
- цени за превоз на 20 - футови контейнери.

Навлата за 40-футови контейнери се определят чрез коефициент 2.0 спрямо тези за 20-футовите. Навлата за превози на празни контейнери са определени с коефициент 0.5, спрямо тези за пълни.

Минималните цени, определени в тарифата са съответно за:

- товари, предадени за превоз с една товарителница - по 250 швейцарски франка за цялото количество, вписано в товарителницата;
- плавателен съд с еднороден товар, предназначен за един получател и заемащ 60 % от товароподемността, съгласно корабното удостоверение, или товароподемността при газене 170 см, при навигационни условия, лимитиращи газенето от 140 до 170 см.

Тарифата предвижда и допълнителни такси за различно тегло (в граници 5-10 т, 10-15 т, 15-20 т и над 20 т); за различна дължина (в граници 8-12 м, 12-15 м и над 15 м), за специфичен обем (в границите 3-10 куб. м/т и над 10 куб. м/т), за ниски води и пр. Допълнителните такси са диференцирани по групи за различните физически характеристики и предвиждат надбавки от 15, 20 или 25 % над определената цена, а в някои случаи важи принципът на договарянето.

В случай на „ниски води“ дължимите навла касаят товароподемността на плавателния съд при газене 140-170 см. Ако е налице по-малко газене се прилагат правилата на договорните цени.

4. Цени и ценообразуване на товарните превози по въздушен транспорт

За определяне на цените за превоз на товари по въздушен транспорт приложение намират товарни тарифи. Товарната тарифа съдържа цените в левове, които се заплащат за въздушен превоз на товари, както и условията, при които се прилагат тези цени, в това число възнаграждения за посредничество и други допълнителни услуги. Стандартна товарна тарифа включва цените в левове за превоз на товари по редовни въздушни линии, включително обичайните намаления. Тези тарифи се определят между страните по договора за превоз по въздуха. Цените в тарифите освен в левове могат да бъдат изписани и в конвертируема валута.

Въздушните товарни тарифи включват базови цени за превоз на товари по конкретни маршрути, които се определят от въздушните превозвачи по начин, който предотвратява увреждането на потребителите. Базова превозна цена е най-ниската цена от тарифа за въздушен превоз за едностранно и/или двустранно пътуване, която се прилага при най-големите възможности за клиента да избира условия по тарифата. Въздушният превозвач има възможност да намалява тези цени, но той преустановява по-нататъшно намаляване на базовата превозна цена по даден маршрут, когато пазарните фактори са довели до продължителен спад на цените. Такова явление е налице, когато спадът ясно се отличава от обикновените сезонни ценови колебания и е причинил значителни загуби за всички въздушни превозвачи, опериращи по съответния маршрут, след отчитане на действителните им разходи.

Тарифите за въздушен превоз и стандартните товарни тарифи се оповестяват на потребителите по подходящ начин от въздушния превозвач и неговите упълномощени представители.

Товародателите могат да избират между следните видове тарифни концепции с различни структури и начини за тарифиране: Общоприложимата тарифна концепция, Европейската тарифна концепция и Експресна тарифна концепция.

Общо приложима тарифна концепция на въздушните превозвачи (The Air Cargo Tariff - ТАСТ) съдържа 3 части: част 1 – в оранжев цвят – включва правила за прилагане, част 2 - в червен цвят - цени за Северна Америка и част 3 - в зелен цвят - цени за превози до и от останалите страни (без тези до и от Северна Америка). ТАСТ включва следните видове тарифи:

- минимална тарифа (M) – цените в нея са определени по области на транспортиране на товарите;
- нормална тарифа (General Cargo Rate - N) – тя се прилага по отношение на всички пратки, които имат тегло по-малко от 45 или 100 кг. При определянето на цената по тази тарифа се има предвид цената според областта на транспортиране (минималната тарифа);
- количествена тарифа (Q) – в нея са предвидени намаления за предадени количества от точно 45 или точно 100 кг. При презокеанските полети съществуват допълнителни количествени намаления, при които важи принципа за „граничното тегло“, над което започва прилагането на по-ниска цена за по-голямо тегло;
- специална тарифа (Specific Commodity Rates - C) – тя се прилага за точно определени стоки и стокови групи за минимални тегла съответно от 100 или 250 кг. При по-голямо тегло цената за превоз на килограм от теглото на съответната стока намалява. Цените в тази тарифа са валидни за конкретно описани дестинации;
- тарифа по класове на стоките, предвиждаща различни намаления от превозните цени (Reduction or Surcharge – R/S) – тя се прилага по определени тарифни зони. Цените в нея не са публикувани като конкретни суми, а са представени като съотношения към цената за превоз на товар тежаш под 45 кг. (т.е. в процент от нормалната тарифа). Предвидени са допълнителни намаления при съблюдаване на правилата за минималните цени за превоз на товари по въздушен транспорт;
- тарифа по видове стоки, предвиждаща увеличения на превозните цени (S) -прилага се при определяне на цените на товарните въздушни превози на живи животни; ценни пратки (злато, платина, банкноти, ценни книжа, часовници от благородни метали); тленни останки, урни и др.;
- тарифа по видове стоки, предвиждаща намаления от превозните цени (R) – тя е база за определянето на цените при превози на празни клетки, списания, книги, каталози, издания, личен багаж, превозван като товар и др.;
- минимална тарифа за превози на унифицирани товарни единици (ULD - U) – прилага се при въздушните превози на стоки в контейнери и палети;
- тарифа за теглото над минимума за унифицираните транспортни единици (ULD - E) – предвижда добавки за тегло на контейнерите или палетите по-високо от определеното за приемане за превоз по въздушен транспорт.

Европейската тарифна концепция (ETC) е насочена към либерализация на въздушния транспорт в Европа и опростяване на Общо приложимата тарифна концепция. Тя се прилага от въздушните превозвачи, извършващи полети от/до определени летища в Европа. Тарифирането в съответствие с правилата на тази концепция включва определянето на базисна цена (B) за превоз на определено количество товар по

определен маршрут и цена за превоз на 1 кг (К) от съответния вид товар. При ЕТС не съществуват минимални цени и количества, както и специални тарифи. Крайните цени за превозите на различните видове стоки се определят с процент надбавка над базисната цена и цената за килограм.

Експресната тарифна концепция се прилага от големите предприятия, участващи в експресните превози като FedEx, DHL, TNT, UPS и др. Цените в тази концепция са за превози „от врата до врата“. Те са представени по достатъчно достъпен за клиентите начин и са диференцирани според сроковете за изпълнение на доставките.

В улеснение на клиентите на въздушните превозвачи и с цел осигуряване на достъп до детайлна информация относно полетите и цените за превоз на товари Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA)¹³ публикува Наръчник на авиолиниите в света (ABC World Airways Guide), който обобщава всички разписания на превозвачите, извършващи полети по редовни линии и съответните цени за превози на товари. За полетите, които са изцяло товарни се издава отделен справочник - ABC Air Cargo Guide. Тези тарифни пособия се обновяват ежемесечно, за да осигуряват възможно най-актуална информация на товародателите относно ценовите условия и разписанията на полетите на различните авиолинии.



¹³ *International Air Transport Association*

Глава X

ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА – УПРАВЛЕНИЕ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОСТЪП

Транспортната инфраструктура има особено важно значение за нормалното съществуване на всяка икономическа система. Добре изградената и достъпна инфраструктура е основа за ефективно функциониране на пазарната система и за икономическо благосъстояние на нацията. Развитието на транспортната инфраструктура е обвързано с икономическия растеж на националната икономика, тъй като в съвкупното потребление се увеличава дялът на разходите за инвестиционни обекти. Като следствие от това развитие се постига и разширяване на технологичната база, тъй като изграждането и необходимостта от поддържане на транспортната инфраструктура стимулира публичните разходи. Освен това, се увеличава автономността в потреблението на инфраструктурен капацитет по отношение на цените за достъп. При това правителствата покриват значителна част от разходите за строителство и поддържане на инфраструктурата. В тази връзка възниква необходимост от увеличаване на ефективността от функционирането и справедливостта при използването на транспортната инфраструктура предвид това, че при публичните блага изгода се получава от всички потребители, без да се разпределя.

Концепцията за функционирането на пазар на транспортна инфраструктура предполага наличието на търсене и предлагане, а също и регулиране от страна на държавата с цел постигане на:

- оптимално използване на транспортната инфраструктура, което ще доведе до намаляване на разходите за транспорт за цялото общество;

- прилагане на подходящи схеми за налагане на инфраструктурни такси, което ще доведе до оптимизиране баланса между различните видове транспорт;

- осигуряване на стимули за подобряване използването на инфраструктурата;

- осигуряване на справедливи условия за конкуренция при изпълнението на транспортни услуги, чрез прилагането на таксите за използване на инфраструктурата;

- по-нататъшно внедряване на свободните пазарни принципи в развитието на транспортната инфраструктура е ключово по отношение поощряване и използване на пазарните механизми и процедури при финансиране, осигуряване на инвестиции от различни източници, осигуряване на помощи от европейските фондове и програми (PHARE, ISPA и др.). От друга страна, то е свързано и с изграждането на адекватна система за отчитане и оценка на инфраструктурните разходи, която от своя страна е база за определяне на съответните такси за използване на инфраструктурата.

1. Същност и характеристика на транспортната инфраструктура

Транспортната инфраструктура е подсистема на транспортната система и включва транспортните пътища и прилежащите им технически съоръжения, средства и инсталации, необходими за нормалното осъществяване на транспортната дейност.

Между тези елементи съществуват определени съотношения, чрез които се създават общите условия за извършването на тази дейност.

Транспортна инфраструктура обобщава съвкупността от инфраструктурни обекти на различните видове транспорт, които са организационно обособени и които създават необходимите предпоставки за осъществяване на пространственото преместване на хора и стоки от транспортните предприятия. Следователно, услугите по предоставяне на достъп до транспортната инфраструктура могат да се разглеждат като продукт на функционирането на транспортната инфраструктура като самостоятелна пазарна структура.

Търсенето на транспортни услуги предопределя и формира търсенето на достъп до транспортната инфраструктура на всеки от видовете транспорт, което по същество е търсене на производствения фактор "капитал". Следователно, търсенето на транспортна инфраструктура има производен характер и се осъществява от транспортните предприемачи, които предлагат превози на транспортния пазар. Нормалното осъществяване на транспортните процеси, а също и потреблението на транспортни услуги зависят от състоянието на инфраструктурата. Развитието, поддържането и експлоатацията на транспортната инфраструктура, както и нейното функциониране като капиталов факторен пазар поставят на преден план проблемите за осъществяването на превозите и за разпределителните процеси в обществото. В този контекст, при изучаването на транспортната инфраструктура трябва да се приложат следните два подхода за анализ:

- Функционален подход – отчита участието на инфраструктурата при осъществяването на превозите, икономическите правила за нейното използване и компенсиране (заплащане за нейното използване), разглежда я като производствен фактор от гледна точка на транспортните предприемачи, които търсят достъп, респ. използват инфраструктурата за извършването на превози;
- Персонален подход – засяга преди всичко предприятията, управляващи инфраструктурата, като получатели на факторни възнаграждения.

При двата посочени подхода се поставят проблемите за справедливостта и ефективността в разпределението на ползите и разходите за транспортната инфраструктура. Решенията на тези проблеми зависят от действията на държавата като регулираща институция, от волеизявлението на населението и отчитането на особеностите на функционирането на транспортната инфраструктура като разновидност на капиталов факторен пазар. Такива особености са: наличието на търсене и предлагане на достъп до инфраструктурата, равновесна цена (инфраструктурни такси) и осъществяване на превозите при използването на инфраструктурата на отделните видове транспорт.

Транспортната инфраструктура се отнася към така наречените обществени "капиталови" блага и може да бъде дефинирана като обществен капитал, който осигурява услуги за обществото под формата на осигуряването на достъп до инфраструктурата. Предвид на това, че съществуват търсене и предлагане на тези услуги, има основание да се твърди, че е обособен пазар на транспортната инфраструктура. Цената на услугите,

формирана на базата на инфраструктурните разходи, а също и като съотношение между търсенето и предлагането са инфраструктурните такси, които се заплащат от транспортните фирми за използването на инфраструктурните обекти. Налице е също така, възможност за възникване на естествен монопол, поради високите разходи по изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на инфраструктурата. При това се създават и условия за нееластично търсене по отношение на инфраструктурните такси във връзка с предимствата в разходите на естествения монопол. Пазарът на транспортната инфраструктура напълно отговаря на условията за поява на монопол, а именно:

1). Съществуват пространствени ограничения пред предлагането, изразяващи се в териториална локализация на инфраструктурата;

2). Необходим е значителен капитал за нейното изграждане (за построяване на жп линии, пътища, пристанища, летища, тръбопроводи и прилежащи съоръжения);

3). На пазара на транспортната инфраструктура е установен държавен монопол, поради факта, че в продължителен период от време частните производители не са имали икономически интерес да произвеждат всичко, което членовете на обществото желаят, включително да изградят транспортна инфраструктура и да осигуряват достъп до нея.

Съществуването и използването на инфраструктурата, генерират колективна изгода за членовете на обществото и са обект на колективно потребление. Изгодата от използването на железните пътища, пътната мрежа, пристанищата, летищата и тръбопроводите е колективна, тъй като ползвателите не са конкурентни в потреблението (потреблението на един превозвач не засяга потреблението на друг, освен в случаите на изчерпване на пропускателната способност на съответните инфраструктурни обекти), а тези съоръжения се използват от всички.

Функционирането на транспортната инфраструктура в подобни условия води до възникването на характерните проблеми за обществените услуги:

- всеки превозвач има достъп до нея, независимо дали плаща или не;
- ползите от нейното съществуване са общи;
- невъзможно е изключването на когото и да било от използването, при което възниква проблема на "гратисцията".

Организатор на снабдяването с обществени блага, респ. собственик и управител на транспортната инфраструктура, е държавата, която събира данъци и финансира дейностите по изграждане, поддържане, ремонт и експлоатация на инфраструктурата. Използването на транспортната инфраструктура, поражда вторични разходи и изгоди. Вторичният ефект представлява разход или изгода от потреблението на железопътните линии, шосейните пътища, летищата и пристанищата, които са наложени или предоставени на страни (индивид или група), външни по отношение на транспортния отрасъл. Отрицателни вторични ефекти са: замърсяването на околната среда, шумът от летищата и магистралите, пътнотранспортните произшествия, високата степен на автомобилизация на населението, която води до възникването на задръствания,

свързани със значителни загуби на време и неспазване на сроковете за доставка на товарите и разписанията за движение и пр. С положителен резултат са: инвестициите в нови инфраструктурни обекти. Вторичните ефекти имат характер на пазарни дефекти само когато преценявайки разходите и изгодите от експлоатацията на инфраструктурата, собствениците и управителите не ги отчитат. Когато вземат икономически решения, тези стопански агенти трябва да съпоставят пълните или обществените изгоди с обществените разходи.

Продължителното функциониране на транспортната инфраструктура в условията на монопол доведе до генерирането на социална загуба и ограничения върху създаваните реални доходи (БВП) в обществото спрямо потенциално възможните. Тези ограничения се изразяват в неефективно насочване и използване на част от разполагаемите ресурси, по-нисък обем на производството и реализиране на продукцията при по-високи цени. В потвърждение на тези икономически закони и инфраструктурните предприятия като чисти монополи, функционират неефективно като увеличават производствените си разходи, което води до възникването на загуби в резултат от лошо управление на ресурсите. Това явление, известно като "X - неефективност" произтича от формирането на прекомерни разходи, поради отсъствието на конкурентен натиск от страна на други фирми предлагащи подобни услуги или от неотчитането на външните ефекти и на пределните разходи и ползи за обществото. В тази връзка във функционирането на пазара на транспортната инфраструктура е необходима държавна намеса поради факта, че се предлагат услуги, които имат обществено значение. При това трябва да се съблюдава спазването на изискванията за ефективно разпределение на икономическите ресурси, за ограничаване и регулиране на монополните действия на инфраструктурните предприятия и за коригиране на пазарните дефекти. Държавното регулиране не води до елиминиране на частната инициатива в транспортния отрасъл, напротив, неговата роля е подчинена.

Регулирането на транспортната инфраструктура като естествен монопол се осъществява се чрез контрол върху дейността на инфраструктурните предприятия, с цел по-ефективно да се използва транспортната инфраструктура. Този контрол е свързан с проверки на състоянието на инфраструктурните обекти, прилагането на тарифите за инфраструктурните такси, установяване на наличието на сертификати за безопасност и контрол върху нормите и правилата за безопасност при извършване на превозите. Създаването и съществуването на тези органи гарантира ефективното провеждане на държавната политика в областта на транспорта, както и реализирането на социално-икономическите цели при държавното регулиране.

Държавата има активна роля при строителството, експлоатацията и управлението на инфраструктурата поради необходимостта от осигуряване на достъп за всички желаещи да я използват, както и осигуряването на еднакви стандарти за всички потребители. Държавната намеса във функционирането на пазара на транспортната инфраструктура е вътрешно иманентна и необходима поради факта, че се търси и предлага публично благо. Нейната цел е частичното коригиране на пазарните дефекти например чрез осигуряване на производството и предлагането на стоки и услуги, които обществото потребява колективно, защитата на правата на собственост при реализацията на пазарните взаимоотношения, ограничаване и регулиране на монополните действия на пазарните

субекти, отчитане на външните ефекти и насочване на пазарните сили към достигането на по-високо благосъстояние на обществото.

Дефинирането на предоставянето на достъп до транспортната инфраструктура като обществена услуга изисква да се отговори на въпросите:

- Каква инфраструктура се търси?
- Как се организира нейното предлагане?
- Какъв е механизмът за осигуряване на необходимите финансови ресурси за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на транспортната инфраструктура?
- Ефективно ли се използват тези финансови средства?
- По какъв начин разпределянето на акумулираните финансови средства влияе върху благосъстоянието на цялото общество?

Търсенето на достъп до транспортната инфраструктура може да бъде характеризирано чрез броя на предприятията-превозвачи и парк от превозни средства на превозвачите. Подходите и моделите за анализ на тези показатели бяха разгледани в предходната глава.

Предлагането на транспортната инфраструктура се оценява с помощта на показателите за дължина пътищата и железопътните линии и капацитет на летищата и пристанищата. При предлагането на достъп до транспортна инфраструктура съществуват специфики, породени както от съществуването на естествен монопол, така и от необходимостта от осигуряването на ефективно използване на инфраструктурата. В транспортно-икономическата наука това ниво се нарича **инфоструктура**. Тя е междинно звено между транспортния пазар и пазара на транспортната инфраструктура. Функционирането на инфоструктурата се осигурява чрез системите за контрол на въздушния трафик, сигнализационните и информационни системи в железопътния транспорт, контролът на автомобилния транспорт и информационните услуги, използвани от морските и речни превозвачи. Инфоструктурата е в основата на изграждането на интелигентните транспортни системи.

2. Управление и осигуряване на достъп до пътната инфраструктура

Съгласно Закона за пътищата, който регламентира обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата в страната, **пътищата биват:**

- **републикански** – такива са автомагистралите и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Те са изключителна държавна собственост;

- **местни** – биват общински и частни, отворени са за обществено ползване, осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците. Общинските пътища са публична общинска собственост, а частните - собственост на отделни юридически или физически лица.

Правомощията по управлението на пътищата в страната са разпределени, както следва: републиканските пътища се управляват от Агенция „Пътна инфраструктура“ към Министерство на регионалното развитие и благоустройството, която е юридическо лице на бюджетна издръжка и осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища – т.е. при тях е налице пряко управление от страна на държавата; общинските пътища се управляват от кметовете на съответните общини, а частните пътища се управляват и финансират със средства на техните собственици. Освен чрез пряко управление от страна на държавата Законът за пътищата допуска и отдаването на отделни участъци от пътната мрежа на концесия за изграждане и/или експлоатация и/или поддържане, при условията и по реда на Закона за концесиите.



Фигура 6 Схема на републиканската пътна инфраструктура в страната

Управлението на пътищата включва дейности свързани с:

- оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата; осигуряване на проекти и

строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и предоставяне на концесии за тези дейности;

- организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата;
- организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя;
- осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение;
- даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата;
- упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване;
- осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик;
- други дейности, които не са свързани с ползване и разпореждане с пътната инфраструктура.

Републиканската пътна инфраструктура е отворена за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени със Закона за движението по пътищата. Частните пътища могат да бъдат отворени за обществено ползване, когато това се налага от обществени интереси, по инициатива на съответния общински съвет и със съгласието на собственика при договаряне на взаимоотношенията. В договора задължително се включват клаузи, определящи вида и размера на дължимото обезщетение и задълженията на страните по поддържането и ремонта на пътя.

Собствениците или администрацията, управляващи пътищата, могат да въвеждат временни забрани за обществено ползване на отделни пътища или участъци от тях при извършване на ремонтни работи, при природни бедствия и аварии, при неблагоприятен водотоплинен режим на настилка, при възникване на опасност за сигурността на движението и при провеждане на масови спортни мероприятия.

За преминаване по републиканските пътища, които са включени в Трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци се въвеждат инфраструктурни такси.

Агенция „Пътна инфраструктура“ изпълнява функции по:

- разработване на проекти на дългосрочна стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика;
- осъществяване управлението на републиканските пътища в съответствие със средносрочните оперативни програми;

- проучване, анализ и прогнозиране развитието на автомобилното движение по републиканските пътища;
- изпълнение на проекти, финансирани чрез оперативните програми "Транспорт" и "Регионално развитие";
- организиране провеждането на обществените поръчки за проектиране, строителство, ремонт и поддържане на републиканските пътища, както и за научно-приложни изследвания и консултации, свързани с управлението на пътищата;
- организиране извършването на подготвителните действия, провеждането на процедурите, сключването на концесионните договори и контрола по тяхното изпълнение за републиканските пътища;
- съгласуване на проекти и устройствени планове за изграждане на местни пътища;
- съгласуване на инвестиционни проекти, свързани с управлението на пътищата, както и за изграждане на пътни връзки с републиканските пътища, и др.;
- подготвяне на списъци и промени на републиканските и на общинските пътища;
- издаване на разрешения за специално ползване на републиканските пътища;
- организиране или контрол върху събирането на винетни такси, ТОЛ такси и другите такси събирани за използването на пътната инфраструктура;
- взаимодействие с органите на Министерството на вътрешните работи, други компетентни органи и Българската армия за осигуряване на движението по пътищата при стихийни бедствия, крупни промишлени аварии и положение на война;
- осъществяване на функциите на държавна пътна администрация и представляване на държавата в международните пътни организации, както и участие в разработването и изпълнението на международни договори във връзка с изграждане, поддържане и ползване на пътищата;

Тази агенция администрира приходите от пътни такси и се контролира от Министъра на регионалното развитие и благоустройството.

3. Управление и осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура

Железопътна инфраструктура на страната включва:

- всички железни пътища и стационарни съоръжения (без линиите на метрополитена, градския трамваен транспорт и тези на вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението) необходими за движението на железопътните возила и за сигурността на движението, включително железопътните линии и прилежащите към тях терени и пожарозащитни пояси;
- изкуствените съоръжения – мостове, тунели, надлези, подлези и съоръжения за предпазване от лавини и падащи камъни;
- горното строене на железния път – релси, траверси, релсови скрепления, стрелки и баластова призма;
- железопътните прелези и техните съоръжения;
- коловозното развитие на посредните, участъковите, разпределителните, пътническите и товарните гари, пероните товаро-разтоварните рампи към тях;
- осигурителните, сигнализационните и съобщителните съоръжения и инсталациите и съоръженията за производство, преобразуване и пренос на електрическа енергия за тяхното захранване;
- осветителните съоръжения и инсталации за осигуряване на безопасно движение в района на гарите;
- съоръженията за трансформиране и пренасяне на електроенергия за тягови нужди, включително тяговите подстанции, захранващите линии и контактната мрежа, стълбовете и другите съоръжения на енергосистемата за тягови нужди;
- терените и сградите, служещи за осигуряване на контрола по поддържането на железопътната инфраструктура;
- железопътните фериботни комплекси;
- терените и сградите в железопътните гари, в които се осъществяват дейностите по управлението на движението на влаковете и другите технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и безопасността на движението;
- терените, върху които са разположени средства за осигуряване безопасността на движението.



Фигура 7 Схема на железопътната мрежа на страната

Управлението на жп инфраструктурата се осъществява се от Националната компания “Железопътна инфраструктура” (НК „ЖИ”), която е държавно предприятие, предоставящо достъп до републиканската железопътна мрежа на превозвачите (съответно лицензирани и притежаващи сертификат за безопасност). Основният предмет на дейност на компанията е свързан с:

- осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия;
- извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- събиране на инфраструктурни такси;
- разработване на графици за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози - и с общините;
- управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
- приемане на заявките на превозвачите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп до нея;

- приемане и изпълнение на заявките на превозвачите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура във връзка с изпълнение на възложените им задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура.

Инфраструктурното предприятие не извършва железопътни превози и не може да участва в търговски дружества, извършващи такива превози.

Законът за железопътния транспорт предвижда и възможността за отдаване на отделни участъци от железопътната мрежа на частни компании за **управление и експлоатация при условията на концесия**. При това собствеността върху обектите остава публична, а взаимоотношенията следва да се уредят с дългосрочен договор. Предоставената законова възможност за публично-частно партньорство все още не се използва практически, поради твърде краткия период на самостоятелно функциониране и управление на железопътната инфраструктура и неясните резултати от реструктурирането на този вид транспорт.

Държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК ЖИ, от друга страна. Финансирането на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от републиканския бюджет, от инфраструктурните такси, от приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата и от кредити.

В железопътните гари се извършват дейностите по приемане, изпращане, престой и преработка на влаковете, по осигуряването на превоза на пътници и товари, както и други технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и превозната работа.

Всички железопътни превозвачи, които притежават лицензия за железопътни превози и удостоверение за безопасност, имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура. Те подават заявки за резервация и използване на капацитет от железопътната инфраструктура. Управителят на инфраструктурата разпределя капацитета като предоставя достъп до инфраструктурата с приоритет за:

- превози, които се предоставят в изпълнение на задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- услуги, които се предоставят в отделни елементи от железопътната инфраструктура, построени или развити за извършване на специфични дейности (по специализирани високоскоростни отсечки, товарни линии и други);

- транзитните железопътни превози и превозите в комбинирано съобщение транзит през Република България и превозите в международно съобщение.

Железопътните превозвачи не могат да преотстъпват предоставения им капацитет.

Взаимоотношенията между НК „ЖИ“ и превозвачите във връзка с осигуряването на достъп до инфраструктурата се уреждат с писмен договор. Той се сключва при спазване на организацията на движение и се актуализира ежегодно в съответствие с приетия график за движение на влаковете в срок до влизането в сила на графика. Договорът за достъп и използване на инфраструктурата се сключва в срок до 6 месеца от издаването на лицензията на превозвача. Превозвачите заплащат инфраструктурни такси на управителя на железопътната инфраструктура за достъпа и използването на капацитети от жп мрежата.

Националната компания "Железопътна инфраструктура", след консултации със заинтересованите страни изготвя ежегодно доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, който съдържа задължително следното:

- параметрите на железопътната инфраструктура, предназначена за ползване от железопътни превозвачи и условията за достъп до нея;
- принципите на таксуване, включително информация за таксите и тарифите, прилагани се за предоставяните услуги по достъпа, в това число услугите за обслужване и поддръжка, допълнителните и съпътстващите услуги;
- използваните процедури за инфраструктурно таксуване, включително добавки, компенсации и отстъпки, както и информация за очаквани промени на таксите;
- принципите и критериите за разпределяне на капацитета, включващи параметрите на капацитета на инфраструктурата, предназначена за ползване от железопътни превозвачи, както и ограниченията по отношение на използването му, включително изискванията за очаквани загуби на капацитет за поддържане;
- процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета.

Докладът за фактическото състояние на инфраструктурата се издава 4 месеца преди крайния срок за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет.

Заявките за предоставяне на капацитет се подават най-малко 6 месеца преди промяната на графика за движение на влаковете и съдържат заявление с описание на конкретните данни за кандидата и предложенията му относно:

- проекта за график за влаковата работа;
- условията за използване на трасетата;

- престоя на влаковете в гарите и спирките;
- списъка на влаковете, осъществяващи превози по силата на международни договори, по които Република България е страна;
- списъка на влаковете, които реализират поети задължения за обществена услуга;
- параметрите на влаковете (дължина, маса, брой на транспортните единици), други особености (отклонения от обичайното натоварване, превозни средства, които не отговарят на RIC/RIV, опасни товари, съгласно GGVE/RID, в т. ч. схемата за композиране на влака, пътници, нуждаещи се от специална грижа и др.);
- факторите, валидни при закъснение (ограничения на скоростта, обусловени от спиращия капацитет; повреди на тяговия подвижен състав и др.);
- други данни, необходими за отчета или статистиката на дейностите, по искане на НК "ЖИ".

Управителят на инфраструктурата запазва резерв от капацитета за извършване на строителни или ремонтни работи по инфраструктурата, като адекватно отчита влиянието върху кандидатите. В случай че изграждането или ремонтът на участъци от инфраструктурата са предоставени на организации извън НК ЖИ, те са длъжни оперативно да заявят необходимостта от индивидуални трасета не по-късно от 5 дни преди датата на извършване на строителните работи. В случай на смущения в движението на влаковете поради технически дефект или произшествие ръководителят на НК ЖИ изготвя оперативен план за действие и намеса, в който се посочват органите за съдействие за отстраняване на смущението.

Националната компания "Железопътна инфраструктура" е длъжна, доколкото е възможно, да удовлетвори всички заявки за капацитети на инфраструктурата, особено онези, които се отнасят до трасета, пресичащи повече от една мрежа. При удовлетворяване на заявките управителят задължително спазва следната последователност: експресни пътнически влакове, бързи пътнически влакове, пътнически влакове, директни товарни влакове, участъково-групови влакове, товарни влакове, маневрени влакове. Приетата заявка дава право за използване на инфраструктурата със заплащане на съответните такси.

Заявки за предоставяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превози, както и тези за подаване и изваждане на вагони на товаро-разтоварни фронтове се приемат и удовлетворяват в оперативен порядък.

Управителят на инфраструктурата може да откаже предоставянето на трасе предимно в случаите на наситена инфраструктура и когато превозвачът го използва в течение на минимум 1 месец под праговете, определени в документа за фактическото състояние на мрежата и договора със съответния превозвач. Отказът може да се наложи при условие,

че недостатъчното използване на инфраструктурата не се дължи на причини извън превозвача.

Контрол върху дейността на инфраструктурния управител се осъществява от Изпълнителна агенция “Железопътна администрация”.

4. Управление и осигуряване на достъп до пристанищната инфраструктура

Пристанището е участък, който включва акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море, на р. Дунав, вкл. островите и каналите, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораб. Акваторията е прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или придобити по изкуствен начин условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и заставане на кей на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище. Тя е изключителна държавна собственост, а територията и инфраструктурата на пристанищата могат да бъдат както собственост на държавата, така и собственост на общините и частни (физически и юридически) лица – по отношение на пристанищата с регионално значение.

Пристанищата в страната се диференцират на:

1). пристанища за обществен транспорт – те биват:

- пристанища с национално значение (такива са пристанищните комплекси Варна, Бургас, Лом и Русе – виж таблица 3);

Таблица 3 Пристанища за обществен транспорт с национално значение

Пристанищни комплекси	Пристанищни терминали
ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА	Варна-изток, Варна-запад, ТЕЦ Езерово, Петрол, Леспорт, Фериботен комплекс - Варна, и Балчик
ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС	Бургас-изток, Бургас-запад, Росенец, Несебър
ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ	Русе-изток, Русе-център, Русе-запад, Силистра, Фериботен терминал - Силистра, Тутракан, Свищов, Фериботен терминал - Никопол и Сомовит
ПРИСТАНИЩЕ ЛОМ	Лом, Оряхово, Видин-център, Видин-юг, Видин-север и Фериботен комплекс - Видин

Източник: ЗМПВВПРБ

- пристанища с регионално значение (в страната те са 29 на брой и могат да бъдат държавни, частни или общински – виж таблица 4);

- рибарски пристанища – предназначени са за домуване или приставане на рибарски кораби;
- яхтени пристанища – предназначени са за домуване или приставане на яхти и лодки за крайбрежни и международни плавания;
- пристанища със специално предназначение – те са технологично свързани с производствения процес на корабостроителните и кораборемонтните предприятия;
- военни и гранично полицейски пристанища – това са пристанища, кейове, морски или речни съоръжения, предназначени за домуване или приставане на военни кораби или кораби на Министерство на вътрешните работи.

Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“ води регистър на пристанищата по видове.

Пристанищата за обществен транспорт са такива, в които се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства и които са достъпни без ограничение за всички кораби и товари.

Таблица 4 Пристанища за обществен транспорт с регионално значение

1. Фиш Порт - Бургас
2. Кораборемонтен завод "Порт - Бургас"
3. Бургаски корабостроителници южен кей - Л
4. Трансстрой - Бургас
5. Одесос ПБМ - Варна
6. „Поддържане чистотата на морските води“ АД - Варна
7. Силистра - Поларис 8
8. Силистра - Лесил
9. Зърнен терминал - "Ийст пойнт" - Силистра
10. Русе - нефтоналивен терминал - Арбис
11. Порт Булмаркет Русе
12. Русе - безмитна зона
13. "Дунавски драгажен флот" - АД, Русе
14. Свищов - Свилоза
15. "Дубъл Ве Ко" - Русе
16. Белене
17. Петрол - Сомовит
18. Фериботен комплекс - Оряхово
19. Дунавски драгажен флот "Дуним" - Козлодуй

20. Екопетролиум - Видин (Тайфун)
21. Ро-Ро СО МАТ - Видин
22. Безмитна зона - Видин
23. Дунавски драгажен флот "Бъдин" - Видин
24. Никопол
25. Поморие
26. Царево
27. Ахтопол
28. Пристанище "Пристис"
29. Пристанище "Дръстър"

Източник: ЗМПВВПРБ

Те трябва да разполагат най-малко със следните природни, изкуствено създадени и организационни условия:

- акватория;
- безопасни рейдове, кейове или съоръжения за акостиране, които позволяват оставането на котва, приближаването и швартоването на кораби, за да могат да извършват своите операции при необходимите условия за безопасност;
- оперативна зона, предназначена за извършване на товарно-разтоварните услуги;
- железопътни и автомобилни подходи, които осигуряват връзка с пътната мрежа и железопътната инфраструктура;
- организация, която позволява ефективно обслужване на корабите и техните екипажи;
- план за приемане и обработване на отпадъци, включително и възможността за сключване на договори с доставчици на услуги за приемане на отпадъци от корабоплавателна дейност, както и подходящи пристанищни приемни съоръжения.

Територията на пристанищата за обществен транспорт включва един или повече терминали и може да включва зони за извършване на съпътстващи дейности, както и имоти за разширяване и развитие на пристанището. Пристанищните терминали включват оперативна зона, зона за съхраняване на товари и части от общата техническа инфраструктура на пристанището, които са съоръжени в съответствие с предназначението на терминала и технологията на обработка на съответния тип товари.

Пристанищата за обществен транспорт трябва да са изградени в съответствие с действащите по време на изграждането им строителнотехнически норми, да са снабдени с изискуемите строителни книжа, в т.ч. и с акт за въвеждане в експлоатация.

Достъпът до пристанищата за обществен транспорт с национално значение се заплаща по цени, които се определят и обявяват от Национална компания "Пристанища".

Управлението на пристанищата и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица.

В пристанищата за обществен транспорт се извършват различни пристанищни дейности и услуги. Услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от пристанищни оператори, са **пристанищни услуги**. Те се разделят на следните категории:

- морско-технически услуги – такива са пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други;
- обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;
- пътнически услуги.

В зависимост от технологията и организацията, необходими за осъществяване на пристанищните услуги, те се разделят на услуги, за извършването на които не е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения и такива, за извършването на които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения.

Освен пристанищните услуги в пристанищата за обществен транспорт могат да се извършват и съпътстващи дейности. Такива се предлагат, при условие че не пречат или няма да попречат на осъществяването на пристанищните услуги. Съпътстващите дейности в пристанищата за обществен транспорт с национално значение могат да се извършват от лицата, получили концесия за пристанищен терминал, а в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение - от собственика на пристанището или от лица, сключили договор с него.

Правото, предоставено на пристанищни оператори, да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Достъпът до пазара на пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се предоставя с договори за извършване на пристанищни услуги или с концесия.

Пристанищните услуги се извършват от **пристанищни оператори**, сключили договор с Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за срок от 5 години, който по съгласие на страните може да бъде продължен.

Операторите, извършващи съответните пристанищни услуги и съпътстващи дейности се регистрират от Изпълнителна агенция “Пристанищна администрация”. Те трябва да наемат квалифициран персонал и да притежават необходимите технически средства за извършване на съответната услуга. Операторите в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се вписват в регистъра на пристанищните оператори след сключване на договор за извършване на пристанищни услуги или след предоставяне на концесия. В регистъра на операторите в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение се вписват собствениците на пристанището или лицата, сключили договор за пристанищни услуги с тях.

Контролт върху управлението на пристанищната инфраструктура и предоставянето на пристанищни услуги от пристанищните оператори се осъществява от ИА „Пристанищна администрация”. Държавата, като собственик на пристанищната инфраструктура участва във финансирането на дейностите по изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането и развитието на пристанища за обществен транспорт с национално значение, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната.

5. Управление и осигуряване на достъп до летищната инфраструктура

В Република България има изградени 11 граждански летища, от които 5 са със статут на международни (София, Варна, Бургас, Пловдив, Горна Оряховица), 6 обслужват селскостопанската авиация. 150 са летателните площадки, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност.

Гражданските летища в страната са публична държавна или частна собственост и биват:

- Летища за обществено ползване за обслужване на международни и вътрешни полети – те се използват за обслужване на полети за авиационни и други услуги срещу заплащане;
- Летища за обслужване на полети за авиационни услуги срещу заплащане – служат за изпълняване на полети с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки;
- Технологични летища – използват се само за нуждите на собствениците без заплащане.

Летателните площадки се използват за обслужване на нетърговски полети с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане.

Гражданските летища за обществено ползване, които са публична държавна собственост се ползват от летищни оператори - търговци, получили концесия, или от търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала.

С **концесия** се предоставя правото на експлоатация върху:

- обособена част от летище, определена с влязъл в сила генерален план за развитие на летището, за обслужване на пътници; и/или за обработка на товари, багажи и поща, и/или за извършване на съпътстваща дейност;
- услуга, предоставяна на територията на летището, извън дейностите по наземно обслужване.

Търговските дружества с държавно имущество ползват гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост въз основата на договор, сключен между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и едноличното търговско дружество без концесия.

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД ГВА) удостоверява експлоатационната годност на гражданските летища, летателните площадки и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари.

Дейностите по управление и експлоатация на гражданските летища се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за летищен оператор. Този лиценз удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището.

Летищният оператор е длъжен да осигурява достъп при равни условия на всяко въздухоплавателно средство, получило разрешение за извършване на полет, както и да приема и обслужва въздухоплавателни средства, търпящи бедствия, и държавни въздухоплавателни средства.

Дейностите по наземното обслужване на летищата се извършват от лицензирани оператори по наземно обслужване. Дейностите по наземно обслужване и самообслужване, за които се издава лиценз за оператор по наземно обслужване включват наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла; техническо обслужване на въздухоплавателни средства; полетни операции и администриране на екипажите; наземен транспорт; обслужване на бордния бюфет.

Аеронавигационното обслужване и предоставянето на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България се осъществяват от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД). При осъществяване на дейността си предприятието има права и задължения по отношение на всички въздухоплавателни средства, изпълняващи полети в обслужваното въздушно пространство. Те са длъжни да се съобразяват с указанията на ДП „РВД“

Контролт върху дейността на летищните оператори, операторите по наземно обслужване и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ се осъществява от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.



Глава XI

ТАКСИ ЗА ДОСТЪП ДО ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Финансирането на инфраструктурата само с държавни средства става все по-трудно, тъй като непрекъснато нарастват разходите на държавния бюджет. Това налага въвеждането на инфраструктурни такси, като цена за осигуряването на достъп до транспортната инфраструктура. **Инфраструктурните такси** представляват плащания от страна на транспортните фирми за осигуряването на достъп и използване на инфраструктурата на съответния вид транспорт. В различните видове транспорт приложение намират различни инфраструктурни такси, които формират системата от инфраструктурни такси в транспорта. Тази система представлява съвкупност от прилаганите такси за достъп и използване на инфраструктурата на различните видове транспорт, подходите за тяхното определяне и събирането им от инфраструктурните предприятия. Системата включва:

- броя и общността на прилаганите такси в различните видове транспорт и техните елементи; и
- начините на определяне на таксите, тяхното събиране, отчитане и контрол.

Взаимовръзките между отделните компоненти на системата определят нейното състояние и възможностите за финансиране на разходите за транспортната инфраструктура.

Инфраструктурните такси, които се прилагат в различните видове транспорт ще бъдат разгледани последователно по-нататък в тази глава.

1. Инфраструктурни такси в автомобилния транспорт

За преминаване по републиканските пътища може да въвежда само една от следните такси:

1). Такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса – нейното заплащане дава право на пътните превозни средства да ползват за определен срок републиканските пътища.

Тази такса се събира от собствениците и ползвателите на пътни превозни средства (ППС), които от своя страна са и ползватели на цялата пътна мрежа за определен период от време (1 ден, 1 седмица, 1 месец, 1 година). При нейното определяне се включват административните разходи и разходите за изграждане, експлоатация и развитие на пътната мрежа. Таксата е пропорционална на продължителността на използването на инфраструктурата. Винетните такси се определят като абсолютни суми, диференцирани в зависимост от вида на превозните средства.

Пътните превозни средства са диференцирани в три категории, както следва:

- категория 1 – ППС, предназначени за превоз на товари, с две и повече оси, състав от пътни превозни средства, както и специализирани строителни машини, автокранове, специализирани ремаркета за превоз на

тежки или извънгабаритни товари и други специални автомобили, без тролейбусите; колесните трактори и другите самоходни машини, когато се регистрират за движение по пътищата; специализирани пътни превозни средства и строителни машини, които по принцип са предназначени за движение извън републиканските пътища, включително руднични и кариерни превозни средства, за времето, когато ползват републиканските пътища за придвижване на собствен ход, при условие че отговарят на техническите изисквания и на условията за безопасност на движението - всички с две и повече оси, които имат технически допустима максимална маса 12 или повече тона;

- категория 2 - ППС, предназначени за превоз на пътници, с повече от 8 места за сядане, без мястото на водача, и пътни превозни средства, предназначени за превоз на товари, с две оси, както и специализираните строителни машини, автокрановете, специализираните ремаркета за превоз на тежки или извънгабаритни товари и други специални автомобили, без тролейбусите; колесните трактори и другите самоходни машини, когато се регистрират за движение по пътищата; специализираните пътни превозни средства и строителни машини, които по принцип са предназначени за движение извън републиканските пътища, включително руднични и кариерни превозни средства, за времето, когато ползват републиканските пътища за придвижване на собствен ход, при условие че отговарят на техническите изисквания и на условията за безопасност на движението - всички с две оси, и/или които имат максимално допустима маса, по-малка от 12 тона;

- категория 3 - ППС, предназначени за превоз на пътници, с не повече от 8 места за сядане, моторните превозни средства, предназначени за превоз на товари, и/или моторните превозни средства, предназначени за превоз на пътници и товари, с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 тона, както и моторните превозни средства от тази група с повишена проходимост.

Размерът на таксите за тези категории превозни средства е определен в зависимост от регистрацията на превозните средства и периода за ползване на пътната инфраструктура.

При заплащане на винетната такса се издава документ, наречен "винетка", който удостоверява правото на ползване на републиканските пътища. Винетката се състои от две части; първата част е оформена за еднократно залепване в долния десен ъгъл на вътрешната страна на предното стъкло на пътното превозно средство и е осигурена срещу фалшифициране със защитни знаци; тя има и предназначението да удостоверява плащането на винетната такса пред контролните органи; втората част във вид на талон се съхранява от водача на пътното превозно средство и служи за доказателство за платена винетна такса при издаване на безплатен винетен стикер в случаите на счупване или кражба на предното стъкло на автомобила, както и при производствен дефект на винетния стикер. Собственикът или ползвателят на пътното превозно средство има право да ползва републиканските пътища като преминава по тях или по техните участъци с пътното превозно средство само когато е заплатена винетна такса за съответния период и категория ППС и в долния десен ъгъл на предното стъкло на пътното превозно средство

е залепен валиден винетен стикер. По отношение на товарните автомобили, движещи се с прикачени ремаркета е предвидено да се заплаща допълнителна винетна такса чрез закупуването на втора винетка.

За намаляване на вредното въздействие върху околната среда от пътните превозни средства в тарифата са определени по-ниски такси за ППС, които отговарят на екологична категория "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V", "ЕЕV" и по-висока. Правото да се заплати по-ниската такса се доказва с представяне на оригинал или нотариално заверено копие на свидетелството за регистрация на пътното превозно средство, в което е вписано с думи "ЕВРО III, IV, V" или "ЕЕV" или с валиден сертификат за техническа изправност.

Предвидено е освобождаване от заплащане на такси за пътни превозни средства на Министерството на вътрешните работи, на Държавна агенция "Национална сигурност", на Неотложната медицинска помощ и на въоръжените сили, както и по отношение на ППС на лица с 50 и над 50 на сто намалена работоспособност или вид и степен на увреждане, когато автомобилите са с обем на двигателя до 2000 куб. см и мощност до 117,64 kW (160 к.с.). За колесни трактори, тракторни ремаркета и друга самоходна техника, регистрирана за работа съгласно Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, не се заплаща винетна такса.

2). Такса за изминато разстояние - ТОЛ такса. Заплащането на ТОЛ таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък. Таксата за изминато разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство и се определя за всеки отделен път или пътен участък. В тези случаи администрацията, управляваща пътя, задължително осигурява и сигнализира дублиращ път.

Размерът на ТОЛ таксата се определя с тарифа на Министерския съвет в левове или евро и се заплаща в левове, а за пътни превозни средства с чуждестранна регистрация се допуска заплащане и в евро. ТОЛ таксите се определят при спазване принципа на възстановяване само на инфраструктурните разходи. Среднопретеглената ТОЛ такса се обвързва със строителните разходи, разходите за експлоатация и за поддържане на съответната инфраструктура. Тя може да включва и възвръщаемост на капитала или търговска печалба, основана на пазарните условия. Взетите предвид разходи могат да бъдат възстановявани частично или изцяло посредством събирането на ТОЛ такси.

Без да са в противоречие със среднопретеглените нива, ТОЛ таксите могат да се променят с оглед намаляване на щетите върху околната среда, ограничаване на задръстванията, минимизиране на повредите по инфраструктурата, оптимизиране използването на съответната инфраструктура или насърчаване безопасността на движението. Промените трябва да съответстват на поставената цел, да са прозрачни и недискриминиращи, особено по отношение на националността на превозвача, страната или мястото на регистрация на превозвача или на превозното средство и началната или крайната точка на транспортната операция и да не са предназначени за генериране на допълнителни приходи. Всяко нарастване на приходите, водещо до среднопретеглени ТОЛ такси, които не са в съответствие с тези изисквания се неутрализира чрез изменения

в структурата, като това се извършва в рамките на 2 години след изтичане на счетоводната година, в която допълнителните приходи са генерирани. Нивата на ТОЛ таксите могат да се променят според екологичните категории на моторните превозни средства, включително нивото на праховите частици и азотните оксиди, така че нито една ТОЛ такса да не надвишава с над 100 % таксата, събирана от еквивалентни превозни средства, които отговарят на най-стриктните стандарти за вредни емисии.

Агенция "Пътна инфраструктура" осъществява цялостната дейност по изграждането, въвеждането в експлоатация, експлоатацията и поддържането на системата от съоръжения и технологично оборудване, предназначени за събиране на ТОЛ такси (ТОЛ система). За нуждите на ТОЛ системата пътните превозни средства се разпределят в категории според броя на осите, габаритите и масата им или други класификационни характеристики.

ТОЛ системите могат да бъдат затворена и отворена. При затворената ТОЛ система се осъществява контролиран достъп и заплащане на ТОЛ такса за действително изминатото разстояние при преминаването на пътните превозни средства през изходните контролни пунктове на републиканските пътища. На входния контролен пункт на водача на пътното превозно средство се издава документ, удостоверяващ мястото на влизане. На изходния контролен пункт водачът е длъжен да представи документа и да заплати дължимата ТОЛ такса. При отворената ТОЛ система се осъществява свободен достъп до отделен пътен участък на републиканските пътища и заплащане на фиксирана такса при преминаване на пътното превозно средство през съответния контролен пункт. Размерът на фиксираната ТОЛ такса съответства на цената за преминаване през целия участък, прилежащ към съответния контролен пункт.

ТОЛ таксите могат да се събират чрез електронна система. Тя осигурява извършването на електронен контрол при влизане и излизане от републиканските пътища, както и заплащане на ТОЛ таксата по електронен път. Електронната система може да се прилага само в съчетание със затворена или отворена система.

Електронните системи за събиране на такса за изминато разстояние използват една или повече от следните технологии:

- позициониране чрез спътник;
- мобилни комуникации по стандарт GSM-GPRS (справка GSM TS 03.60/23 060);
- микровълнова технология 5,8 GHz.

Операторите, които предоставят услуги за електронно събиране на такса за изминато разстояние, предоставят на заинтересуваните потребители бордова апаратура. За заплатените ТОЛ такси на лицата се издават платежни документи. ТОЛ таксите могат да се заплащат в брой или по електронен път.

В страната все още не се прилагат ТОЛ такси, но се очаква такива да бъдат въведени за преминаването през отдадени на концесия участъци от републиканската пътна инфраструктура. Този начин на финансиране на изграждането, поддържането и

експлоатацията на участъци от републиканската пътна мрежа се очаква да намери приложение в бъдеще по отношение на магистралите в нашата страна.

4). Такси за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища (мостове, тунели и/или планински проходи) – такива не се въвеждат за автомагистрала, за които са въведени пътни такси. Таксата за ползване на съоръжения се заплаща от водача на пътното превозно средство в левове, а за чуждестранни пътни превозни средства - в евро (виж таблица 14). Заплащането на таксата се извършва на контролно-пропускателни пунктове преди или след преминаване по съоръжението, за което на водача на пътното превозно средство се издава платежен документ. Когато заплащането се извършва на входа на съоръжението, водачът е длъжен да съхранява платежния документ до напускане на съоръжението.

4). Такса за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях – представлява определена сума, заплащането на която дава право за извършване на дейности по специалното ползване. Специално е използването на пътищата за превозване на тежки и извънгабаритни товари или за осъществяване на други дейности в обхвата на пътя и в обслужващите зони, като: изграждане и експлоатация на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях, както и на площадки за оказване на пътна помощ и на пътни връзки към тях; изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения; изграждане на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения и тяхната експлоатация в обхвата на пътя; временно ползване на части от пътното платно и земи в обхвата на пътя от други лица.

Такива такси се събират по отношение на:

- такси за ППС с чуждестранна регистрация за влизане и транзитно преминаване по републиканската пътна мрежа (автобуси с повече от 8+1 места, включително мястото на водача, товарни автомобили с 2 оси, товарни автомобили без или с ремаркета или полуремаркета с 3 и повече оси) – заплащат се от превозни средства, които не плащат винетни такси;
- за преминаване на извънгабаритни ППС с българска и чуждестранна регистрация (по отношение на широчина, височина и дължина);
- за преминаване на ППС превишаващи допустимата максимална маса;
- за преминаване на ППС, превишаващи допустимото максимално натоварване на ос;

Когато едно пътно превозно средство е едновременно тежко, претоварено на ос, извънгабаритно по отношение на широчината, височината или дължината, се събират такси отделно за всеки превишен показател.

- за извършване на измерване на осовите натоварвания и общото тегло на пътни превозни средства, когато е по искане на собствениците или лицата, които извършват превоза, се събира такса в размер 5 евро, а за ППС с българска регистрация – 10 лв.;
- допълнителни такси, за определяне на специален маршрут за движение на тежки или извънгабаритни пътни превозни средства и издаване

на справка за размера на дължимата пътна такса за движение по него - 36 евро за ППС с чуждестранна регистрация, респ. 70 лв. за тези с българска регистрация. Таксата се заплаща след подаване на заявлението за издаване на разрешително. Администрацията, управляваща пътя, издава разрешително за движение в рамките на 5 работни дни или прави мотивиран отказ. Когато се издава разрешително за движение в рамките на 3 работни дни, се събира допълнителна такса в размер 36 евро (70 лв. за ППС с българска регистрация), а в рамките на един работен ден - 72 евро (140 лв. за ППС с българска регистрация).

5). Специфични такси се събират съответно:

- за съгласуване на проекти за временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците;
- за издаване на разрешения за изграждане на рекламни съоръжения;
- за съгласуване на комуникационно-транспортни планове;
- за съгласуване на проекти и издаване на разрешения за специално ползване на пътищата;
- за издаване на разрешение за специално ползване на пътя чрез временно ползване на части от пътното платно;
- за прокарване и ремонт на подземни и надземни проводни и съоръжения, за специално ползване на пътя чрез експлоатация на търговски крайпътен обект и пътни връзки към него в обхвата на пътя и обслужващите зони;
- за специално ползване на пътя чрез експлоатация на рекламни съоръжения в обхвата на пътя и обслужващите зони;
- за изготвяне и издаване на удостоверения и други документи.

б). Данък върху превозните средства, регистрирани за движение по пътната мрежа - заплаща се от собствениците на превозни средства, регистрирани за движение по пътната мрежа. Размерът му се определя в зависимост от вида на превозното средство: за леки автомобили – съобразно мощността на двигателя и годината на производство; за автобуси – в зависимост от броя на местата; за товарни автомобили – в зависимост от товароносимостта (виж таблица 16).

Освобождаване и облекчения от заплащането на този данък са предвидени по отношение на превозните средства на националната или обществена отбрана, използваните от противопожарни или други служби за извънредна намеса, от полицията, за поддържане на пътищата и други автомобили със специален режим на движение, превозните средства на дипломатическите представителства и консулства, на Българския червен кръст, триколки и леките автомобили собственост лица с намалена работоспособност от 50 до 100 %, с обем на двигателя до 1800 куб.см. и мощност до 74 kW.

Намаления в размера на данъка са предоставени съответно:

- с 50 % за превозните средства с мощност до 74 kW, снабдени с действащи катализаторни устройства, както и за автобуси, товарни автомобили и седлови влекачи, снабдени с екодвигатели, съответстващи на стандартите "ЕВРО III", "ЕВРО IV" и "ЕВРО V";

- с 10 % за автобуси, извършващи обществен превоз на пътници по редовни автобусни линии, в градовете и в слабо населените планински и гранични райони, които се субсидират от общините.

Данъкът върху превозните средства се заплаща за годишен период и няма отношение към степента на използване на републиканската пътна инфраструктура. Приходите от него се използват за покриване на преките разходи за поддържане и експлоатация на уличната мрежа в населените места.

7). **Друг вид данък**, който има отношение към използването на пътна инфраструктура са **акцизите** (виж таблица 17). С тях се облага консумацията на течни горива. Акцизът се калкулира в цената на горивата, а това води до нейното повишаване и съответно ограничаване в потреблението. Автомобилните превозвачи понесат данъчното задължение за заплащането на акциза като консуматори на горива, а производителите и вносителите го начисляват и внасят в приход на държавния бюджет. Този вид данък е елемент от механизма за интернализиране на външните за транспорта разходи за опазване на околната среда, при който се налага намеса на държавата в разпределянето на получените данъчни постъпления. Основното направление е превенцията срещу замърсяването на околната среда, както и покриване на разходите

8). **Такси върху течните горива**. Съгласно Закона за таксите върху течните горива за Националния фонд за опазване на околната среда (НФООС) производителите и вносителите на течни горива начисляват и внасят такси, диференцирани според вида на горивото за тон.

Набраните средства от тези такси се разходват за екологични проекти и за намаляване на замърсяването от автомобилния транспорт и от енергетиката. Законът предвижда 30 % от набраните от НФООС приходи от такси да се разходват в планинските райони целево за финансиране на екологични проекти, а 30 % от целевото финансиране на еко-проекти се предоставят на физически и юридически лица за финансиране на проекти за екологосъобразни производства и устойчиво развитие на планинските райони.

2. Инфраструктурни такси в железопътния транспорт

Инфраструктурните такси в железопътния транспорт са определени в тарифа, която включва такса за резервация на капацитет и такса за преминаване по железопътната инфраструктура. **Таксата за резервация на капацитет** се изчислява за всеки километър от резервирания маршрут и се заплаща предварително в началото на всеки месец до 5-то число. Тя се определя отделно за пътнически превози с бързи, пътнически и крайградски влакове по жп линии първа и по жп линии втора категория; за пътнически превози с експресни и международни влакове; за товарни превози; за превози на контейнери и/или товарни автомобили с блок-влакове.

Таксите за използване на жп инфраструктурата са определени като функция на маршрута по съответните участъци, влак-километрите, бруто тонкилометровата работа и други компоненти и се заплаща след приключване на текущия месец, но не по-късно от 2 месеца от датата на завършване на движението на първия влак в месеца по конкретния маршрут. Размерът на тази такса зависи от въздействието на превозните средства върху железния път и вида на влаковете, които се движат.

Обобщената формула, с която може да се изчислят дължимите инфраструктурни такси за извършване на товарни и пътнически превози е следната:

$$IC=L.Nt.[(ccr + eec + qnc + tmc) + Q.rtc],$$

където: L е разстоянието, което се изминава от влаковете при използването на железопътната инфраструктура за извършване на конкретния превоз;

Nt – броя на влаковете, които се движат по съответния участък в рамките на един месец;

Q – брутната тонкилометрова работа, произведена при извършването на превозите;

ccr – таксата за резервация на съответното трасе;

eec – таксата за използване на електрическите инсталации;

qnc – таксата за използване на контактната мрежа;

tmc – таксата за управление на движението

rtc – таксата за използване на железния път

Основните услуги, които се предоставят на железопътните предприятия при осигуряването на достъп до инфраструктурата включват:

- обработка на заявките за ползване капацитети на инфраструктурата.
- право за използване на предоставените капацитети.
- използване на коловозите в гарите и отклоненията към индустриалните клонове.
- сигнализация, регулиране, диспечирание на движението, комуникация и предлагане на информация за движението на влаковете.
- друга информация, необходима за въвеждането или експлоатацията на обслужването, за което е предоставен съответен капацитет.
- използване на системите за електрозахранване на ел. тракция, при необходимост.
- инфраструктури за зареждане с гориво.
- използване на разпределителните гари.
- използване на гарите за композиране на влаковете.
- използване на гарите за гариране на влаковете.
- използване на центрите за поддържане.

При допълнителни договорености срещу заплащане, инфраструктурният управител може да осигури допълнителни и съпътстващи услуги. Допълнителните услуги могат да включват осигуряване на тракционен електрически ток; предварително затопляне на пътническите вагони; доставяне на гориво и създаване на условия за маневрена дейност; изпълнение на договори за превоз на опасни товари, в т. ч. контролни дейности, съдействие при движението на специални влакови композиции. Съпътстващите услуги от своя страна са свързани с осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа;

предоставяне на допълнителна информация; осигуряване технически контрол на подвижния състав и др.

НК ЖИ може да прави намаления в цените на тези услуги до размера на действителните разходи, направени от компанията.

3. Инфраструктурни такси във водния транспорт

Системата от инфраструктурни такси във водния транспорт в страната включва пристанищните такси (цени за достъп до пристанищата) и такси за извършване на пристанищни дейности и услуги. Първата група такси са преки и са свързани с осигуряването на достъп до пристанищата за обществен транспорт.

Пристанищните такси се събират с цел финансиране на безопасността на корабоплаването в каналите и акваторията на пристанищата за обществен транспорт, както и за покриване на разходите по проектирането, изграждането, развитието, безопасността и поддържането на тези пристанища. Таксите за достъп се събират от държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ от корабите, посещаващи пристанищата на Република България.

Цената за достъп до българско пристанище за обществен транспорт с национално значение се образува от: канална, светлинна, тонажна корабна и линейна кейова цена, а цените за достъп до българско пристанище за обществен транспорт с регионално значение, както и до рибарските, яхтените и пристанищата със специално предназначение включват: канална, светлинна и тонажна корабна цена (линейната корабна такса се събира от собственика или концесионера на съответното пристанище).

Размерите на **таксите за достъп на кораби в българските морски пристанища** се определят, както следва:

- каналните такси - в зависимост от посещаваното пристанище и бруто тонажа на кораба. За пристанищата с по-голям обем на товарооборота са предвидени по-големи такси;
- светлинните такси се събират за навигационно осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води и в териториалното море. Те са диференцирани в зависимост от бруторегистър тонажа на корабите и се събират за всяко посещение на кораб;
- корабните (тонажните) такси се определят на базата на бруто тонажа на кораба, неговия тип и посещаваното пристанище. Предвидени са коефициенти за редукция на дължимите такси за пътнически, ро-ро, фериботни и хладилни кораби и контейнеровози;
- кейовите (линейните) такси се събират за престой на кей на кораб в черноморско пристанище за обществен транспорт от момента на завързването при акостиране до момента на отвързването му за отплаване. Тези такси се определят на базата на времето за престоя и дължината на кораба.
- Фериботните кораби, заплащат пристанищна такса, включваща канална, тонажна корабна, линейна кейова и светлинна такса.

Общата дължима сума на таксата за достъп на товарните кораби до пристанищата за обществен транспорт може да се определи по формулата:

$PC = CC + LC + VC + KC$, където:

CC е каналната такса и $CC = c \cdot D$, като c е предвидената канална такса за 1 БТ за съответното пристанище, а D е бруторегистър тонажа на кораба.

LC – светлинната такса и $LC = l_c$, като l_c е предвидената в тарифата светлинна такса за кораб според неговия тонаж;

VC – корабната такса и $VC = v_c \cdot D$, като v_c е предвидената тонажна такса за съответното пристанище и вид кораб;

KC – кейовата такса и $KC = k_c \cdot h \cdot m$, като k_c е предвидената такса за престой за определено време; h времето на престоя на корабите в часове; m – дължината на кораба.

Крайният вид на формулата за определяне на общата пристанищна такса, която ще се заплати от корабособствениците е:

$$PC = (c + v_c) \cdot D + l_c + k_c \cdot h \cdot m$$

Всички кораби, които имат престой или оперират в пристанище за обществен транспорт с национално значение, независимо от това дали ползват пристанищни приемни съоръжения или не, заплащат такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателната дейност, определени в евро.

Тези такси представляват индиректно заплащане на услугите по приемане, транспортиране, съхранение и обезвреждане на отпадъците.

Таксите за достъп на корабите до българските речни пристанища включват тонажна корабна такса и кейова такса. Тонажната корабна такса се събира за посещение на плавателни съдове в дунавско пристанище за обществен транспорт. Определя се в зависимост от вида на кораба.

Кейовата такса се събира се за ползване на кей или понтон в дунавско пристанище за обществен транспорт за разтоварване и натоварване от или на плавателен съд. Размерът ѝ се определя в зависимост от теглото на товара вписано в товарителницата или в коносаментата.

При уреждането на взаимоотношенията във връзка с начисляването и събирането на таксите за достъп до пристанищната инфраструктура, корабоприжателите се представляват от корабен агент, който заплаща дължимите такси за посещенията и престойта на корабите, от името и за сметка на корабоприжателя.

Освен таксите за достъп в пристанищата се събират и такси за пристанищни дейности и услуги и за съпътстващите дейности. По същество тези такси се заплащат на пристанищните оператори за извършените от тях услуги и нямат характер на инфраструктурни такси.

4. Инфраструктурни такси във въздушния транспорт

4.1. Летищни такси

Летищните такси са елемент на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт. Тяхното събиране е регламентирано в закона за гражданското въздухоплаване и Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България. Те се заплащат от превозвача или от собственика на въздухоплавателното средство и биват:

1). Такси за кацане на въздухоплавателните средства в летищата, които се изчисляват въз основа на максималното излетно тегло на даденото въздухоплавателно средство, като всяка част от теглото се закръглява нагоре на цял тон.

Задължението за заплащане на такса за кацане възниква от момента на допиране на въздухоплавателното средство на земята. В таксата са включени разходите по:

- поддържането на летателното поле и развитието на инфраструктурата на летището;
- ограничаването и отстраняването на препятствията;
- поддържането на визуалните сигнални средства;
- аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летището и в неговата околност;
- охраната на летището;
- сигурността на полетите;
- управлението на движението на територията на летището;
- координацията между различните ведомства и предприятия във връзка с използването на летището;
- оборудването и инсталациите за електроснабдяване;
- опростяването на формалностите в летището;
- престоя на въздухоплавателното средство за превоз на пътници и поща до 3 часа и на въздухоплавателното средство за превоз на товари до 6 часа;
- административните разходи.

Такси за кацане не се събират в случаите, когато въздухоплавателните средства изпълняват полети за авиохимически работи; при проверка на техническата и летателната им годност (облитане) и при оказване на спешна медицинска помощ.

2). Такси за паркинг - включват разходите по осигуряването на съоръжения за престоя и използването на площадка и на местостоянка на въздухоплавателното средство и общата охрана. Тези такси не се събират в случаите, когато излитането на въздухоплавателни средства се задържа поради мероприятия, свързани с безопасността на полета, форсмажорни причини или оказване на спешна медицинска помощ. Таксите за паркинг са диференцирани по летища и в зависимост от вида на полетите и продължителността на престоя, както следва:

- Такса за паркинг над безплатния престой за въздухоплавателните средства за превоз на пътници и поща (над 3 часа) и на въздухоплавателни средства за превоз на товари (над 6 часа);
- Такси за паркинг при изпълнение на международен полет и след това вътрешен полет – събират се както тези при международните полети;
- Такси за паркинг при изпълнение на вътрешен полет и след това на международен полет – събират се както при вътрешни полети;

3). Такси за ползване на пътнически ръкав – въведени са от 22.12.2006 г. с пускането в експлоатация на пътнически терминал 2 на летище София. В тези такси се включват разходите за използване на съоръженията, за осигуряване и ползване на система за водене и позициониране на въздухоплавателното средство, за ползване на фиксирано наземно електрозахранване и за предоставяне на прекодициониран въздух. Таксите се начисляват за времето на ползване при пристигане и преди заминаване;

4). Такси за обслужване на пътници, започващи пътуване от съответното летище – включва използването от пътниците на чакални и други помещения за обслужване, осигурени с необходимите съоръжения; охраната в района на летището; осигуряването на специални съоръжения за безопасност и квалифициран персонал по въпросите на безопасността; предоставянето на възможност за ползване срещу съответното заплащане на поща, телеграф, магазини, заведения, банки и административните разходи. Таксата за обслужване на пътници не се събира за деца до 2-годишна възраст, а също и когато пътниците са транзитни или пътуват с въздухоплавателни средства изпълняващи полети за търсене и спасяване, с хуманитарни цели, държавни полети, полети, търпящи бедствие или подложени на незаконна намеса и пр.

5). Такси за сигурност - превозвачите заплащат такса за сигурност, която включва разходите за:

- осигуряване и контрол на пропускателния режим в обществените зони и зоните с ограничен достъп;
- патрулиране и наблюдение в обществените зони и зоните с ограничен достъп;
- доставка, поддръжка и експлоатация на оборудване за проверка по сигурността на пътнически багажи, превозвани в товарните отделения на въздухоплавателно средство, както и на пътниците и техните ръчни багажи, превозвани в пътническата кабина на въздухоплавателното средство;
- доставка, техническа поддръжка и осигуряване на оборудване за проверка по сигурността на стоки, предназначени за летище;
- защита, наблюдение и патрулиране на въздухоплавателно средство, паркирано на перона, защита и наблюдение на регистриран багаж, товари и поща в рамките на общите основни стандарти за летищна сигурност;
- съоръжения за видеонаблюдение;

- осигуряване и поддръжка на периметрови пътища и периметрова ограда;
- персонал, включително обучение, сертифициране и лицензиране;
- административни разходи, относими към таксата за сигурност.

б). Такси за шум (екологични такси)

Летищната такса за шум (екологична) покрива разходите за мероприятия по ограничаване на вредните въздействия върху околната среда - шум, газови емисии, опазване на почвите, водите и въздуха в района на летището. Те се определят в зависимост от максималното излетно тегло и индивидуалните шумови характеристики на въздухоплавателните средства, които са разпределени в 5 шумови категории в зависимост от нивата на шум, които предизвикват. Категоризацията е валидна за самолети с максимално излетно тегло над 9 тона, които имат следните кумулативни шумови граници:

- Категория 1 – 20 dB ефективно ниво на измервания шум (EPN) или повече;
- Категория 2 – 15 до 19,9 dB EPN;
- Категория 3 – 10 до 14,9 dB EPN;
- Категория 4 – 5 до 9,9 dB EPN;
- Категория 5 – 4,9 или по-малко dB EPN или самолети, за които не е представен сертификат за ниво на шум.

Летищната такса за шум (екологична) покрива разходите за мероприятия по ограничаване на вредните въздействия върху околната среда – шум, газови емисии, почви, води и въздух в района на летищата. Превозвачите заплащат тази такса с цел покриване на разходите за: поддръжка и експлоатация на система за мониторинг на авиационния шум; изпълнение на мерки за намаляване въздействието на авиационния шум върху близко разположените до летището жилищни райони; разработване на стратегически шумови карти и планове за действие; изпълнение на плановете за действие за намаляване на шума; изпълнение на мероприятия по ограничаване вредните въздействия върху околната среда, опазване на почвите, водите и въздуха; дейности по намаляване на емисиите въглероден диоксид; персонал, включително обучение, сертифициране и лицензиране; административни разходи, относими към таксата за шум (екологична).

Общият размер на дължимите летищни такси може да се определи при използването на следната формула:

$$APC = l + k + p + s + ccc + ns,$$

където: l е таксата за кацане, изчислена по формулата $l = a + b \cdot (w - u)$, в която a е абсолютната сума на таксата, за съответното максимално излетно тегло; b – сумата, за превишението на максималното излетно тегло с 1 тон; w – максимално излетно тегло на

самолета и u – долната граница на максималното излетно тегло за съответната категория самолети;

k е таксата за паркиране, изчислена по формулата $k = c \cdot l$, съответно c е коефициент, отразяващ предвиденият процент на таксата за съответното летище от таксата за кацане;

p е таксата за използване на пътнически ръкав, изчислена по формулата $p = e + n \cdot m$, в която e – предвидената константна сума за ползването на пътническия ръкав за 1 час; n – броят на 15-минутните интервали след първия час, през които се използва пътническия ръкав; m – сумата предвидена за всеки 15 минутен допълнителен интервал след първия час;

s е таксата за обслужване на пътниците, изчислена по формулата $s = f \cdot N$, в която f е таксата за обслужване на един пътник на съответното летище; N – броя на пътниците в самолета;

ss – такса за сигурност, изчислена по формулата $ss \cdot N$, където ss е таксовата единица за сигурност според типа на самолета по летища;

ns – такса за шум, изчислена по формулата $ns \cdot w$, където ns е таксовата единица за шум според максималното излетно тегло и типа на самолета.

Като се замести всяка от формулите използвани за изчисляването на таксите ще се получи следната зависимост:

$$APC = [a + b \cdot (w - u)] \cdot (1 + c) + (e + n \cdot m) + \left(f \cdot N + \frac{f}{2} \cdot N_1 \right) + ss \cdot N + ns \cdot w$$

Летищните такси не се обявяват и се събират заедно с превозните цени. Събраните суми от летищни такси са предназначени за финансирането на дейностите по осигуряване безопасността на полетите и поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване. Чрез тях се финансират разходите за дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", а също и разходите на летищата за поддържане на летателното поле и развитието на инфраструктурата, разходите за ограничаване и отстраняване на препятствия, за поддържане на визуалните сигнални средства, за аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летищата и в тяхната околност, за охрана и сигурност на полетите, за координация между различните ведомства и предприятия във връзка с използването на летищата, за управлението на движението и др. Таксите се събират от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", ако друго не е предвидено в концесионен договор или в международен договор, ратифициран, обнародван и влязъл в сила или от концесионера – когато за гражданското летище за обществено ползване е предоставена концесия.

Събраните такси са предназначени за финансирането на дейностите по осигуряване безопасността на полетите и поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване.

4.2. Такси за аеронавигационно обслужване

Втората група инфраструктурни такси, прилагани във въздушния транспорт, са **пътните такси за аеронавигационно обслужване**. Те се заплащат при прелитане на въздухоплавателните средства над територията или над участък от територията, или през делегираното въздушно пространство на Република България по силата на международни договори и/или за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата на страната.

Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" събира следните пътни такси:

➤ **Пътни такси за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоната на летищата**

При изчисляването на тези такси се включват разходите за: осигуряването и използването на радио-навигационните средства и светотехническото оборудване за излитане и кацане; аеронавигационната и метеорологичната информация; управлението и контрола на полетите на въздухоплавателните средства при излитане и кацане и административните разходи.

- Размерът на пътната такса за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата (R_2) се определя по следната формула:

$$R_2 = t_2 \cdot (w/50)^{0,7}$$

където: R_2 е размерът на пътната такса;

t_2 - размерът на осреднената таксова единица за обслужване в зоната на летищата има стойности съответно 415,57 лв. (212,48 евро).

$P = (w/50)^{0,7}$ - променлива за тегло на даденото въздухоплавателно средство.

w е максималното излетно тегло на даденото въздухоплавателно средство, изразено в тонове.

- Размерът на пътната такса за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата при вътрешни полети с изключение на Летище София (R_4) се определя по следната формула:

$$R_4 = 0,1 \cdot R_2.$$

➤ **Пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България**

Изчисляват се на база разходите за: осигуряване и използване на аеронавигационните средства; управление и контрол на полетите при прелитане на въздухоплавателните средства и административни разходи. Размерът на аеронавигационната такса за прелитане (R_1) се определя по следната формула:

$$R_1 = t_1 \cdot (d \cdot p),$$

където:

R_1 е размерът на таксата;

t_1 - размерът на осреднената таксова единица за прелитане е равен на 30,99 евро;

d - променливата за разстояние. Определя се като се раздели на 100 числото на километрите на ортодромическото ¹⁴ разстояние между летището на излитане или точката на вход във въздушното пространство на Република България и първото летище на кацане или точката на изход от въздушното пространство на Република България. Разстоянието, което се взема под внимание се намалява с 20 км за всяко излитане и за всяко кацане на летище, разположено на територията на страната.

p - променливата за тегло на даденото въздухоплавателно средство и $d.p = n_1$ - броят на обслужените единици за даден полет.

Променливата за тегло в този случай се определя по формулата $\sqrt{\frac{w}{50}} = p$. Тя се определя като число с точност до стотни.

В размера на националните таксови единици (t_1) и (t_2), които се определят ежегодно, се включват разходите по събиране на аеронавигационните такси от Евроконтрол.

Таксите за аеронавигационно обслужване служат за финансиране на дейността на ДП РВД. Набраните от тях средства се разходват за: издръжка на дейността на Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение", като средствата за работна заплата се формират в проценти от събраните такси за извършените аеронавигационни услуги; за придобиване на дълготрайни активи; за извършване на разходи за капитално строителство и за техническо осигуряване, свързани с интегриране и хармонизиране на националната система за обслужване на въздушното движение с европейската система и с други международни конвенции, по които Република България е страна; за дейности по търсене и спасяване; за погасяване на кредити; за изпълнение на програми за подготовка, поддържане и повишаване на професионалната квалификация и рехабилитационни и профилактично-оздравителни мероприятия за персонала на ДП РВД; за изпълнение на програми и задължения по международни договори в областта на въздушното движение, по които Република България е страна; за управление на собствеността на предприятието; за заплащане на таксите за административно обслужване от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“; за заплащане на премии по застраховки "Гражданска отговорност" към трети лица.

В летищата се събират и административни такси. Те касаят административното обслужване и извършването на процедури за издаване на удостоверения, свидетелства и

¹⁴ Ортодромическото разстояние е представената като линия траектория на самолетите, които извършват полети.

лицензи, свързани с всички дейности по обслужване на летищните комплекси и превозвачите.

Набраните средства от тези такси са предназначени също за финансиране на дейностите по осигуряване на безопасността на полетите и поддържането и развитието на гражданските летища за обществено ползване.

Инфраструктурните такси за достъп и ползване на летищата и за аеронавигационно обслужване се заплащат от превозвача или от собственика на въздухоплавателното средство.



Глава XII СЪЩНОСТ И ХАРАКТЕРИСТИКА НА СПЕДИЦИЯТА

1. Същност и значение на спедиторската дейност

Спедиторите действат като посредници между товародателите и транспортните оператори при осъществяване на превозите във връзка с външнотърговския стокообмен между различните страни. Те организират всички етапи от транспортния процес като могат да извършват и самите превози. При изпращането на стоки по различни дестинации може да се наложи участието на едни или повече превозвачи, освен това се налагат различни изисквания и условия за изпълнението на тези превози. Спедиторските услуги имат предназначението да осигурят и координират целия процес по подготовка и осъществяване на превозите с цел задоволяване на изискванията на клиентите. Много често спедиторите не са ангажирани пряко в осъществяването на самия превоз, а действат само като агенти. Те обаче притежават достатъчно знания и опит, за да подготвят и придвижат необходимата документация, както и да организират всички операции, свързани с осъществяването на международните превози.

В зависимост от функциите и правомощията, с които разполага спедиторът може да действа като:

- пълномощник – в този случай той изпълнява всички възложени процедури от името и за сметка на своя клиент;
- комисионер – когато изпълнява възложените му задачи от свое име и за сметка на клиента и сключва превозни договори;
- транспортен оператор – когато извършва спедиционните услуги от свое име и за своя сметка, независимо дали за тази цел използва ресурсите на собствена фирма или наема подизпълнители.

Освен сключване и изпълнение на превозни договори, спедиторът организира и извършва широката гама от други услуги, свързани с изготвяне на документи, митническо оформяне, опаковане, претоварване и складиране на стоката, инкасиране на нейната стойността полза на продавача и пр. В развитите държави спедиторите дори сключват договори за логистични услуги, с които поемат снабдяването с материали и разпределението на продукцията на производителите и снабдяването на магазинната мрежа.

По същество, спедицията представлява производство и продажба на услуги. Технологичният цикъл на тази дейност включва:

- пазарно проучване и дефиниране на услугите, които ще бъдат предлагани;
- организиране на производството на спедиторски услуги чрез подходящи външни подизпълнители;
- маркетинг и продажба на услугите;

- производство (изпълнение) на спедиторски услуги;
- тарифиране и фактуриране на услугите;
- инкасиране на вземанията;
- уреждане на рекламации и искиове;
- информационен обмен в рамките на спедиторската фирма и с нейните клиенти и подизпълнители.

2. Международни и национални регламенти в областта на спедицията

2.1. Общи условия за осъществяване на спедиторска дейност

В началото на XX век в Западна Европа са създадени Общи условия за осъществяване на спедиторска дейност, които представляват разширени типови договори за спедиционни услуги. Те целят да запълнят празнотите в правната регламентация на спедицията, като дефинират общи понятия и правила и изясняват отговорностите и задълженията на страните по спедиционния договор. Тези условия ограничават отговорността на спедитора.

2.2. Общи спедиторски условия (ОСУ) на Националното Сдружение на българските спедитори (НСБС)

В България основният правен регламент в дейността на спедиторите са Общите спедиторски условия, които са приети от Националното Сдружение на българските спедитори през 1996 г. Те се прилагат се за спедиторски услуги, при които складирането на стоката е само част от технологичния процес на нейния превоз (т.нар. междинно складиране).

При изпълнението на поетите ангажименти към клиентите, спедиторът се излага на рискове, които не винаги може да предвиди и/или предотврати. В повечето от случаите той не вижда стоката, чийто превоз организира или извършва. Това обаче не го освобождава от отговорност и от рекламациите, които могат да бъдат предявени към него по повод повреди на стоката, дължащи се на неподходяща опаковка или неправилното ѝ поддръждане в превозното средство. Освен това, опасните стоки могат да причинят вреди на трети лица, на имущество и на околната среда, за които спедиторът-оператор може да бъде подведен под отговорност.

Приемането на ограниченията в отговорността на спедитора по ОСУ от страна на възложителя на превоза не представлява пречка другите заинтересовани от доставката на стоката лица (изпращач, получател, купувач, продавач) да предявят иск в неограничен размер, тъй като те не са страна по спедиционния договор. В този смисъл, митническите власти също могат да предявяват иски срещу спедитора за превозвана или декларирана от него пратка, в която изпращачът е укрил контрабандна стока без негово знание.

С цел намаляване на посочените професионални рискове, Общите спедиторски условия предвиждат клиентът да се ангажира с декларация, че стоките му са подходящо

опаковани и маркирани за превоз, съдържанието и свойствата им съответстват на придружаващите ги документи и тези стоки не са предмет на забранени сделки. Това практически намалява възможността на спедитора да бъдат вменявани допълнителни отговорности.

ОСУ задължават клиента да обезщети спедитора за вредите, понесени от него при изпълнение на спедиторската поръчка, дължащи се на външни причини. Тук се включва заплащането на данъци, мита и глоби и др., които спедиторът е бил принуден - но не е бил длъжен - да заплати. Клиентът се задължава да обезщети спедитора и срещу искове на трети страни, които съгласно спедиционния договор самият клиент няма право да предяви към него. Това може да са митнически глоби за натоварена без знанието на спедитора контрабандна стока или искове на купувач, продавач, изпращач и получател, които надвишават лимита на отговорност на спедитора по ОСУ.

2.3. Общи складови условия (ОСКУ) на Националното сдружение на българските спедитори

Общите складови условия на НСБС се прилагат тогава, когато същността на спедиторската услуга се изразява в съхранение/складиране на стоката и свързаните с това допълнителни операции (разтоварване, натоварване, преопаковане), независимо дали тази дейност се извършва в склад на спедитора или в склад на негов подизпълнител. Те не се прилагат, ако складирането на стоката е технологична част от превоза (т.нар. междинно складиране), напр. при претоварване на стоката от един на друг вид транспорт, при събиране на групажни пратки в групажен склад и пр. В този случай се прилагат разпоредбите на ОСУ, освен по специална договорка между клиента и спедитора.

ОСКУ разглеждат спедитора винаги като складов оператор, независимо дали той извършва услугите си в собствен склад, в нает склад или в склад на подизпълнител. Това означава, че спедиторът не е комисионер, а е страна по договора с възложителя и съответно носи отговорност за причинените вреди, дори когато складовата услуга се извършва от подизпълнител (пристанище, обществен склад и пр).

Отговорността на спедитора, действащ като складов оператор е ограничена до 4 щатски долара на килограм от брутното тегло на липсващата или повредена стока, но не повече от 25 000 щатски долара по една складова разписка (или заместващ я документ) за отделна партида стока.

3. Спедиционен договор – същност, особености и видове

Спедиционният договор е частен случай на комисионен договор. Когато сключва договор за превоз за сметка на възложителя, спедиторът има взаимоотношения с продавач, купувач, изпращач и получател на стоката. Ако стоката бъде препродадена по време на процеса на транспортиране са налице допълнителни купувачи и продавачи. Голяма част от така описаните лица имат право да дават определени указания на спедитора наред с възложителя.

Обикновено указания на спедитора може да дава възложителят, който е негов клиент, но в практиката са познати и други случаи. За един превоз спедиторът може да има повече от един възложител - напр. когато доставката на стоката до борда на кораба се изпълнява

по нареждане на продавача, а превозът ѝ по море - от нейния купувач. Възложителят може да договори със спедитора неговите услуги да бъдат заплатени от лица, с които спедиторът няма договорни отношения – например от изпращача и/или получателя на стоката. В тази връзка и в зависимост от изпълняваните функции, спедиторът може да сключва следните видове договори:

1.6. 3.1. Договор за представителство

При сключването на договор за представителство спедиторът действа само в рамките на дадените му от клиента изрични пълномощия и представителни права. В този случай, отговорността за спедитора е свързана и ограничена само до грешки, допуснати от него, в следствие на небрежност, пропуски, нарушения, превишаване или злоупотреба с дадените му пълномощия.

3. Комисионен договор

Комисионен договор се сключва винаги, когато клиентът може да изиска директно изпълнение на договора за услуга, независимо дали той е обявен от спедитора за страна по договора, сключен с изпълнителя на услугата. Страни по договора са възложителят и изпълнителят, а спедиторът е само посредник-организатор на услугата, която може да бъде превоз, претоварване, складиране и пр. В тази си роля той е длъжен да прехвърли на клиента правата, задълженията и резултатите от сделката, като си удържи договорената комисионна.

3.3. Договор за превоз, складиране, претоварване и пр.

Когато спедиторът действа като транспортен или складов оператор и изпълнява превозни, складови и стифадорски операции, то той е превозвач, складодържател, стифадорска фирма и пр., независимо дали извършва съответната услуга със собствените си ресурси, или за своя сметка наема подизпълнители. В този случай сключените от спедитора договори по същество не са спедиционни, а договори за превоз, складиране, претоварване и пр. По правило при сключване на такива договори спедиторът отговаря за всички причинени на клиента щети даже ако няма пряка вина за тях (напр. за повреда на стоката при авария на товарния автомобил). Тази отговорност се отменя или ограничава само според условията на приложимите правни норми - напр. по Конвенцията CMR при международен превоз по шосе.

Етапите от сключването и изпълнението на спедиторската сделка включват:

- Запитване от клиента;
- Изясняване на подробностите по запитването;
- Изготвяне на оферта;
- Офериране;
- Осъществяване на подходящ диалог с клиента;
- Поръчка от клиента;

- Поръчка към превозвача;
- Потвърждение от превозвача;
- Потвърждение към клиента; и
- Изпълнение на поръчката.

Изпълнението на поръчката приключва с тарифиране и фактуриране на превоза, инкасиране на плащането по спедиционния договор и уреждане на рекламации (в случай че те възникнат).

4. Транспортно-спедиционни операции и услуги

4.1. Сключване на спедиционен договор

Подобно на всеки друг вид търговски договор, спедиционният договор се сключва чрез представяне на оферта и след нейното приемане, а изпълнението му започва с поръчката от клиента. ОСУ съдържат постановления свързани с валидността на офертата, промяна на цената, допълнителни разходи, превоз и складиране на стоки, изискващи специални условия и съоръжения, обезпечаване на плащането.

Ако между клиента и спедитора няма сключен общ договор, с който да са уговорени общи условия на превозите, всяка спедиторска оферта за превоз трябва да съдържа като минимум следните реквизити: вид и наименование на товара; вид на транспорта и транспортно средство, с което ще се извърши превозът; франкировка; цена на спедиторската услуга; услуги, включени в цената; услуги изключени от цената; правна база; свободно време и денгубни срокове; срок на доставката; начин на плащане; маршрут на превоза; дата на натоварване; валидност на договора и общи условия на НСБС.

4.2. Приемане, съхранение и експедиране на стоките от спедитора

Общите спедиторски условия регламентират момента на приемане на стоката от спедитора, неговата отговорност за външния вид и съдържанието на пратките, поетите ангажименти пред митническите органи, действия на спедитора при предаване на видимо увредена стока, отговорност на спедитора при събития предизвикани от непреодолима сила¹⁵.

4.3. Митническо оформяне

Спедиторът извършва действията по митническото оформяне само като пълномощник на клиента и не отговаря за грешките, пропуските и злоумишлените действия на последния (напр. за различия между стоката и търговските ѝ документи, наличие на контрабандна стока и пр). Митническите власти обаче не са обвързани от ОСУ и в горните случаи насочват исковете си към спедитора като митнически декларатор и/или отговорно лице. Общите спедиторски условия предвиждат задължението на клиента да обезщети

¹⁵ Force Majeure.

спедитора за вредите, понесени от действията на митническите органи, освен ако тези вреди са произлезли от грешки и пропуски на спедитора. Следва да се има предвид, че спедиторът не е длъжен да изпълнява инструкции на клиента, които водят до митнически нарушения.

4.4. *Предаване на стоките от спедитора*

ОСУ дефинират конкретния момент на предаване на стоката, отговорността при отказ на получателя да приеме стоката или ако поиска тя да му бъде предадена на място, неупоменато в спедиционния договор (при което възникват допълнителни разходи), както и действията предприемани, когато по независещи от спедитора причини стоката изобщо не може да бъде предадена на получателя.

4.5. *Застраховки в спедиторската дейност*

В заявката на клиента често е включена и поръчка към спедитора относно застраховане на стоката срещу рисковете при нейния превоз, претоварване и складиране. Основното правило, което е валидно по отношение на транспортните застраховки е застраховането на стоката да се извършва за сметка на клиента и само по изрична негова инструкция, указваща застрахователната стойност и рисковете, които следва да се покрият.

Понякога спедиторът предварително е сключил абонаментна застраховка или притежава генерални полици за карго-застраховка и след поръчката на клиента, стоката му се вписва в месечното застрахователно сведение. В подобни случаи застраховката се сключва от името на спедитора, но за сметка и в полза на клиента. Поради това, спедиторът не носи отговорността на застраховател пред клиента си, но е отговорен за допуснати лични грешки и пропуски при застраховане на превозваната стока (погрешно обявена застрахователна стойност, неправилен избор на застрахователен агент, липса на застраховка и пр.).

При изпълнение на поръчка за застраховане спедиторът е длъжен да уведоми клиента си относно валидността на застрахователното покритие и изключенията от правилото, т.е. случаите, в които застрахователят законно е освободен от задължението да изплаща обезщетение.

При настъпване на застрахователно събитие спедиторът е длъжен да предприеме необходимите действия за защита на материалните интереси на клиента си - в т.ч. да се намалят щетите, свързани със стоката и да се обезпечи правото на клиента да предяви застрахователен иск. След това спедиторът прехвърля правото на застрахователно обезщетение в полза на клиента, а правото на регрес срещу виновната за щетите страна - в полза на застрахователя.

4.6. *Специфични условия по отношение на стоки със специални свойства - извънгабаритни, тежки, бързоразвалящи се, опасни и пр.*

В общите спедиторски условия се предвиждат т. нар. изключени стоки (ценни метали, банкноти, скъпоценности, произведения на изкуството, ценни книжа, тютюневи изделия и концентрирани алкохолни напитки), чийто превоз, претоварване и складиране спедиторът предприема само по специално договаряне с клиента. Като правило,

изключените стоки не са покрити от стандартната застраховка "отговорност на спедитора по ОСУ". Приемането на поръчка за превоз/складиране на изключени стоки е свързано с допълнителна застраховка от страна на спедитора относно неговата отговорност, предвид високата стойност на стоките и повишения риск от криминални деяния.

4.7. Заплащане на разходите и възнаграждението на спедитора

ОСУ дефинират общи принципи за заплащане на услугите на спедитора, най-важните, от които са следните:

- ако няма изрично договорен падеж, сумата се счита за дължима на 10-ия ден от датата на издаване на фактура от спедитора за клиенти в България и на 14-ия ден за клиенти в чужбина;
- при просрочване на плащане с настъпил падеж, плащецът дължи такса за просрочване;
- ако спедиторът е приел да инкасира възнаграждението си от трета страна, възложителят винаги остава солидарно отговорен за заплащане на сумата;
- спедиторът има право да изиска предплата или обезпечение, както и да се разпорежи със стоките по свое усмотрение, с цел осигуряване и възстановяване на разходите и щетите, понесени при изпълнение на спедиционната поръчка;
- спедиторът не е длъжен за своя сметка да предоставя гаранции и депозити, покриващи плащането на митни и данъчни сборове, навла и пр., ако все пак го направи, той може да изиска незабавна компенсация от страна на клиента.

4.8. Право на задържане и разпореждане със стоките

Спедиторът има право да задържи стоките и стоките документи за обезпечаване на вземанията си. Ако длъжникът въпреки това не изплати просрочената сума, спедиторът има право да продаде стоката и да удържи от получената сума дължимото възнаграждение. Остатъкът следва да бъде депозиран в банка по сметка, открита на името на клиента или собственика на стоката.

4.9. Кореспондентска мрежа

Извършването на международни спедиторски услуги изисква координирани действия в отправния и крайния пункт на превоза, например: приемане на стоката от изпращача и предаването ѝ на получателя, претоварване на стоката при комбинирани превози, експортно и импортно митническо оформяне, инкасиране на наложен платеж и т.н.

Осъществяването на транспортни услуги на международния пазар изисква спедиторската фирма да създаде задгранична мрежа от спедитори-кореспонденти, с които да работи съвместно в началото и при приключването на международния превоз. Спедиторите-кореспонденти работят в условията на оперативно и търговско сътрудничество, като обменят търговска информация за клиенти и сделки.

5. Отговорност на спедитора

Отговорността на спедитора при щети от липси и повреди на стоката е лимитирана до следните размери:

- до 2,00 СПТ на килограм от брутното тегло на липсващата/повредената стока при превози по морски или речен транспорт и при международни превози в комбинирано съобщение, при които не може да се установи мястото на настъпване на щетата;
- до 8,33 СПТ на килограм от брутното тегло на липсващата/повредената стока при международни превози с автомобилен и железопътен транспорт;
- до лимитите на отговорност, определени в Монреалската конвенция при международни превози по въздуха.

При щети, възникнали от закъснение при доставката, обезщетението се ограничава до размера на възнаграждението на спедитора. Когато спедитора действа като пълномощник или комисионер, в случай на забавена доставка не се получава комисиона. Ако обаче той договаря превоз в ролята на транспортен оператор, забавената доставка може да причини загуба на цялото навло за превоза.

При всички други искове, като щети от липси и повреди на стоката при вътрешен превоз, грешки и пропуски на спедитора, които са ощетили клиента, но не са причинили липси и повреди на стоката, дължимото от спедитора обезщетение се ограничава до 2,00 СПТ на килограм от брутното тегло на превозваната (претоварвана, манипулирана) стока, но не повече от 666,67 СПТ на колет и 50 000 СПТ на една спедиционна сделка.

Всички дефинирани в ОСУ ограничения на отговорността отпадат, в случай че се установят щети, причинени от престъпни действия на спедитора и/или при изрично приети от спедитора обявена стойност и/или обявен интерес от доставката на стоката.

Въпреки ограниченията, дефинирани в общите спедиторски условия, отговорността на спедитора при изпълнение на спедиционния договор може да достигне доста високи размери. Например: ако при международен автомобилен превоз на 20 тона прецизно оборудване на стойност над 1 млн. лева настъпи злополука и товарът бъде унищожен, съгласно конвенцията CMR и ОСУ дължимото от спедитора-превозвач обезщетение, ограничено до 8,33 СПТ на килограм е равно на 166 000 СПТ и възлиза на около 430 000 лева. Подобен "ограничен" иск може да причини фалита на една средна по размер спедиторска фирма. Намаляването на вероятността от такива случаи при осъществяване на спедиторската дейност се извършва чрез застраховка на професионалната отговорност на спедитора за максимално възможния размер.

6. Рекламации и давностни срокове по спедиционните договори

При сключването на спедиционен договор, ако превозът се извършва въз основа на условията на международна конвенция, то прилаганите сроковете и процедури са в съответствие с предвиденото в нея. В останалите случаи, в съответствие с ОСУ, щетите

следва да бъдат документирани и рекламационните искове да бъдат предявени в рамките на следните срокове:

- при приемане на стоката от получателя - за явни липси и повреди;
- до 5 дни след доставката - при скрити липси и повреди;
- до 20 дни след договорения или обичаен срок доставка - при забавяне на доставката или недоставяне на стоката;
- до 30 дни след събитието - при всички други случаи.

Рекламацията трябва да бъде придружена с документи, доказващи щетата, нейната причина и стойност. Тя се счита за законно предявена само когато клиентът е заплатил всички дължими суми на спедитора без отлагане, отбив или прихващане.

Давностните срокове за предявяване и отхвърляне на рекламации и за завеждане на съдебни дела се определят съгласно приложимото право, което може да бъде международна транспортна конвенция или българското законодателство.

5. Спедиторски документи и формуляри

Спедиторските документи за превоз и складиране на стоки намират широко приложение наред с документите, издадени от фактическите изпълнители на услугите (превозвачи и складодържатели). Спедиторът задължително трябва да издаде собствен транспортен или складов документ в следните случаи:

- когато действа като оператор и извършва транспортни или складови услуги от свое име и за своя сметка;
- когато услугата (респ. отговорността) на спедитора се разминава по обхват или по време с услугата на физическия превозвач (напр. когато спедиторът приема стоката преди натоварването ѝ на превозно средство и я предава след разтоварването; при комбиниран превоз със смяна на превозвача и пр.);
- когато стоковият акредитив се усвоява срещу издаден от спедитора документ (FBL, FCR, FCT, FWR);
- при инкасиране на наложен платеж, тъй като в местоназначението стоката трябва да попадне в разпореждане на кореспондента на спедитора;
- когато по указания на възложителя, спедиторът участва в попътна смяна на собствеността върху стоката;
- при групажните превози, при които спедиторът изпраща пратките от свое име и ги адресира до свой кореспондент.

Спедиторът може да изготви собствени "домашни" (house) форми на спедиторските документи - товарителници, коносаменти, рециписи и складови разписки. С оглед избягването на описаните рискове в спедицията, FIATA е разработила типови спедиторски документи и формуляри, които са утвърдени в международната практика и са признати от товародателите, банките и застрахователите.

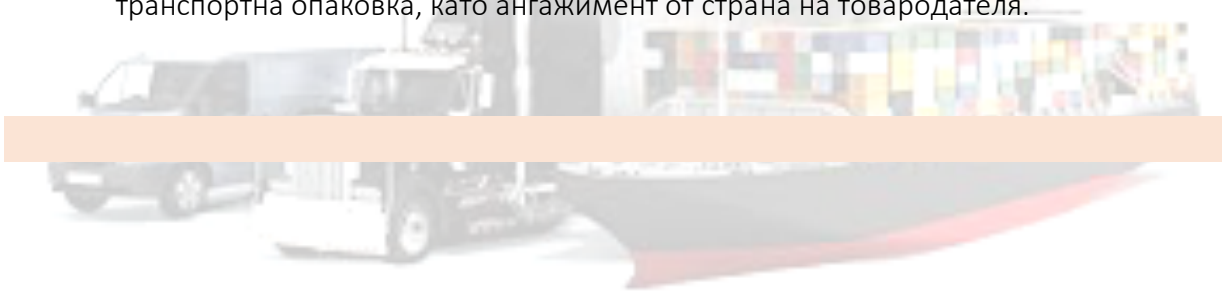
5.1. Спедиторски документи

- Прехвърляем мултимодален коносамент - превозен документ, предназначен да бъде използван от спедиторите, които действат като мултимодални транспортни оператори (МТО), може да се използва и като морски коносамент (Ocean Bill of Lading). С издаването му спедиторът поема отговорността на превозвач и отговаря пред възложителя, както за своите грешки и пропуски, така и за щетите, причинени от всички подизпълнители, изпълняващи превоза;
- Спедиторски реципис - документ, с който спедиторът потвърждава: приемане и поемане на отговорност за дадена партида стока и неотменимото си задължение за експедиране на стоката към посочения в рециписа получател, или задържането ѝ на негово разположение. Използва се главно при договорите за покупко-продажба с франкировка EXW. Спедиторът може да предаде FIATA FCR на изпращача едва след като получи в свое разпореждане стоката. След като FIATA FCR бъде представен на купувача или в банката, продавачът губи правото си на разпореждане със стоката. FIATA FCR не е прехвърляем документ. Поради факта, че предаването на стоката на получателя не зависи от представянето му, той се издава само в един оригинален екземпляр;
- Спедиторски сертификат за транспорт - документ, чрез който спедиторът потвърждава приемането на дадена стокова партида и поемането на отговорност за нейната експедиция и предаване, съгласно указанията на посочения в документа получател. Спедиторът е задължен да предаде стоката в крайния пункт на приносителя на оригиналния FIATA FCT. Предаването обикновено се извършва посредством определен от спедитора превозвач или кореспондент. FIATA FCT не е превозен документ и спедиторът не носи отговорност по него като превозвач;
- Складова разписка - с издаването на складовата разписка спедиторът потвърждава приемането на отговорно пазене на дадена партида стока и поемането на задължение за предаването ѝ, съгласно указанията на посочения в документа вложител. Складовата разписка е непрехвърляем документ, освен, ако в нея изрично е отбелязано, че е прехвърляема. Прехвърлянето на собствеността върху стоката, описана във FIATA FWR се извършва посредством джиро от страна на титуляра-вложител;
- Непрехвърляема мултимодална товарителница - превозен документ, предназначен за спедиторите, които действат като транспортни оператори и организират превози от свое име и за своя сметка. Основната разлика между FIATA FWB и FIATA FBL е, че мултимодалната товарителница е непрехвърляема и не може да бъде издадена "на заповед", както коносаментът. На практика, собствеността върху стоката все пак може да бъде прехвърлена, ако вписаният във FIATA FWB получател извърши джирорване за сметка на трето лице.

Първоначално вписаният получател обаче не може да използва джиросаната FIATA FWB за усвояване на акредитив за стойността на стоката.

5.2. Спедиторски формуляри

- Инструкции за експедиция. Понякога клиентите дават устни указания, които впоследствие отричат. С оглед избягването на проблеми от подобен характер и за улесняването на дейността на спедиторите, FIATA е разработила унифициран формуляр на Инструкции за експедиция (FFI), която се попълва от клиента и се предава на спедитора за изпълнение;
- Декларация на товародателя за превоза на опасни стоки - съдържа информация за класификацията на стоките, съгласно Конвенцията ADR при превоза по шосе, RID при превоза по железница и IMDG/IMO при превоза по море.
- Сертификат на товародателя за тегло на стоката при комбинирани и мултимодални превози – неточностите при обявяването на брутната и нетна маса на предадената за превоз стока може да доведе до сериозни проблеми за спедитора, които са свързани с превишение на допустимото общо и осово натоварване и съответните глоби при автомобилен превоз; злополуки при претоварване на стока с неразчетена за съответното тегло претоварна механизация; обвинения в контрабанда от страна на митническите органи и др. С оглед избягването на тези неточности спедиторът изисква сертификат на товародателя за тегло на стоката при комбинирани и мултимодални превози. Документът може да се използва и при унимодални превози и представлява декларация за масата на стоката (общо и по колети), както и за масата на нейната транспортна опаковка, като ангажимент от страна на товародателя.



ГЛАВА XIII

ХАРАКТЕРИСТИКА НА СТРУКТУРАТА И ДЕЙНОСТТА НА СПЕДИТОРСКИТЕ КОМПАНИИ

1. Корпоративна структура на спедиторските компании

Предвид голямото разнообразие на извършваните услуги, различията в размерите на компаниите и в географския обхват на тяхната дейност, не съществува една универсална структура на спедиторските компании. Съществуват обаче общи закономерности в тяхната дейност, които са важни за правилното ориентиране и подбор от страна на клиентите на компания, която да ги представлява.

1.1. Малки и средни компании, предлагащи спедиторски услуги

Малките и средни спедиторски компании обикновено не притежават собствени дълготрайни материални активи – офиси, складови площи и превозни средства. Тези компании наемат офисни площи и складови площи и често превъзлагат междинното технологично претоварване и складиране на подизпълнители - складови оператори или спедитори със собствени складове. Те възлагат договорените от тях превози на изпълнители – превозвачи и претоварвачи и/или на своите задгранични кореспонденти.

Според диверсификацията и специализацията на дейността на компанията, отделните спедиторски отдели (или сектори) могат да бъдат организирани както следва:

- По видове транспорт, например: автомобилен, жп, въздушен и воден (море и река); тази структура обикновено се използва тогава, когато компанията има развита дейност по всички или по повечето видове транспорт. В рамките на отделите могат да се създадат и сектори по географски региони (напр. в отдел Въздушни превози да има сектори Америка и Далечен Изток) и/или по ключови клиенти, и/или по направление на трафика (Износ и Внос).
- По географски региони: ако компанията организира основно превози по въздух и море и има трафик за целия свят, отделите могат да бъдат напр. Европа, Северна Америка, Далечния Изток и пр.; ако компанията организира основно автомобилни и/или жп превози за Европа, отделите могат да бъдат напр. Северозападна Европа, Югозападна Европа, Централна Европа и пр. Ако компанията организира превози по всички видове транспорт, то в отделите, развити по географски признак, може да има и сектори по видове транспорт (напр. Въздушни превози, Морски превози, Сухопътни превози), по ключови клиенти и/или по направление на трафика (внос и износ).
- По направление на трафика, напр.: Внос, Износ, Транзит и Вътрешен (национален) транспорт. В този случаи отделите могат да бъдат поделени на сектори по видове транспорт, по ключови клиенти и/или по географски региони.
- По комбинация от няколко признака, напр. ако основната дейност на компанията е превози от и за Италия, тя може да има отдел Италия, а останалите отдели да бъдат напр. Внос, Износ и Вътрешни (национални) превози. Ако компанията

има няколко ключови клиента, може да бъде обособен отдел, който обслужва само тези ключови клиенти.

През последното десетилетие по-големите корпоративни клиенти започнаха да изискват техните доставчици на стоки и услуги – вкл. и на транспортни и спедиторски услуги - да са сертифицирани по стандартите за качество ISO 9000.

1.2. Големи спедиторски компании

При тези компании административно-управленческата структура е по-разгъната, например:

- отделът Въздушен транспорт се обособява в Дирекция, в която има отделни отдели по региони или по направления на трафика;
- функциите по реклама и маркетинг на отдел Продажби се обособяват в отделни отдели;
- функциите по изчисляване на труда и работната заплата се обособяват от функциите по управление на човешките ресурси и пр.

Големите компании по-често оперират собствени или наети превозни средства и складови площи. Това изисква в структурата им да се създадат отдели или даже дирекции за оперативното управление на тези дейности, напр. дирекция Транспортна дейност и дирекция Складова дейност, които отговарят за дейността, персонала и активите на своя сектор.

Освен това, големите компании обикновено имат мрежа от поделения (клонове и дъщерни компании) в страната и в чужбина. В този случай, в централата на компанията се създават структури (дирекции и/или отдели), които планират, управляват, координират и контролират дейността на тези поделения и изработват общи нормативи и критерии за оперативната и финансовата им дейност.

2. Видове спедиторски компании

Съществуват различни видове спедиторски компании - универсални или специализирани в определени области (клиенти, региони, видове транспорт, типове товари и пр.). Поради засилващата се тенденция за интегриране на услугите с добавена стойност по цялата верига на доставките, все повече традиционни спедитори се развиват до доставчици на комплексни логистични услуги. Основните видове компании в спедиторския бранш са следните:

2.1. Универсални спедиторски компании

Универсалните спедиторски компании организират превози по всички видове транспорт – по вода, въздух, шосе и жп – както и комбинирани и мултимодални превози. При това, те обслужват както вноса и износа, така и транзитните превози. По географски обсег, услугите на универсалната спедиторска компания обхващат голяма част от света или целия свят, като за целта компанията има поделения или кореспонденти в обслужваните от нея държави. Спектърът на превозваните стоки е широк и компанията

обикновено превозва почти всички видове генерални товари, вкл. опасни стоки, а в някои случаи превозва и насипни, наливни и извънгабаритни товари. Това са основно големи международни компании, които притежават ресурсите и мрежата за извършване на широка гама от услуги.

2.2. Специализирани спедиторски компании

Тези спедиторски компании специализират в превозите:

- по определен вид транспорт (напр. морски или жп), или
- на определени видове стоки (напр. опасни наливни товари), или
- за / от определени географски региони или по определени релации, или
- за определени ключови клиенти.

Към тези компании може да причислим и митническите агенти / брокери, чиято основна дейност е митническото оформяне. Някои митнически агенти извършват и ограничен обем спедиторски услуги – транспортна спедиция и/или складиране под митнически контрол.

2.3. Складови оператори

Тази категория спедиторски компании извършват складови услуги по приемане, обработка, съхранение и последващо експедиране на стоки. Според специализацията, услугите им могат да включват както обработка и складиране на генерални товари, така и на стоки, изискващи специален режим на съхранение, напр.: опасни стоки; насипни и наливни товари; стоки, изискващи контролирана температура; дрехи на закачалки и пр.

Дейността на складовия оператор изисква той да разполага със значителни материални активи, в т.ч.:

- складови площи оборудвани с товаро-разтоварни рампи, климатична (или поне отоплителна) инсталация, аварийно електрозахранване, помещение за зареждане на складовата механизация и др.;
- складово оборудване, напр. палетни и рафтови стелажи;
- складова механизация - електрокари, високоповдигачи (reach trucks), транспалетни колички, комисионери (order pickers), и др.;
- оборудване и софтуер (бар-код скенери и принтери, сървъри и софтуер) за управление на складовите наличности.

Тези материални активи може да са собственост на компанията, или да са взети под наем, или (най-често) някои от тях да са закупени, а други – наети от складов оператор.

2.4. Доставчици на комплексни логистични услуги (third party logistics providers, 3PLP)

Тази категория компании извършват цялостно обслужване на веригата на стоковите доставки на своите клиенти, като съчетават транспортната и складовата логистика, митническото оформяне и специализираните спедиторски услуги. Обикновено 3PL доставчиците работят с ограничен кръг клиенти по относително дългосрочни договори с продължителност 3-5 и даже 10 години.

2.5. Интегратори / Системни оператори

Тази категория компании са известни още като куриерски компании, въпреки че дейността на крупните **международни интегратори** (DHL, FedEx, UPS, TNT) не се ограничава само до куриерските услуги. Тези интегратори извършват и транспортна логистика за крупни партиди стоки, като организират превози по суша, вода и въздух и в комбинирано съобщение. Основните характеристики, които отличават интеграторите от универсалните спедитори са следните:

- интеграторите винаги действат в качеството на транспортни оператори, като издават транспортни документи от свое име и за своя сметка;
- те оперират собствени или дългосрочно наети материални активи - транспортни средства (самолети и товарни автомобили) и терминали за събиране, сортиране и разпределение на пратките;
- интеграторите изграждат широка задгранична мрежа от подразделения, която се простира върху 1 или повече континенти;
- като правило, те извършват интегрирани мултимодални доставки „от врата – до врата“ с фиксиран срок на доставката и предоставят на клиентите си информационни и комуникационни инструменти, които позволяват проследяване на пратката по целия ѝ път.

2.6. Агенти на транспортни компании

Авиолиниите и морските линии определят компании, чиято основна функция е да осигуряват товари за превозните средства на своя възложител-принципал, действайки в качеството на негов Агент по продажбите. Обикновено определеният агент има ексклузивитет в даден район, т.е. има изключителното право да продава транспортния капацитет на своя принципал в този район, напр. за превозите на авиолиния X от летище София или на контейнерната линия Y от пристанище Варна. В този случай компанията-агент се нарича Генерален агент по продажбите (General Sales Agent, GSA). Съгласно международната практика и обичаи генералният агент трябва да е неутрален, т.е. да приема товари само от спедиторски компании, а не от износители и вносители; така генералният агент не се конкурира с местните спедитори.

Морските и въздушни превозвачи дават спедиторска комисиона (Forwarding Agent's Commission, FAC) на спедиторите за възложените от тях пратки, за да няма разлика в цените, които превозвачът оферира на директни товародатели и на спедиторите на тези товародатели.

Освен генерален агент по продажбите, морските и въздушните линии често назначават и Генерален обслужващ агент (General Service Agent), който изпълнява технически функции - напр. при морските линии урежда заставане на кей, извършване на митническите и гранични формалности, разтоварване и товарене на контейнерите, зареждане с гориво и припаси, ремонти и пр. Понякога превозвачът избира само една компания за Генерален агент по обслужване и продажби (General Service and Sales Agent, GSSA).

3. Специфики в дейността на спедиторските компании

По същество, спедицията представлява производство и продажба на услуги – транспортни, логистични и допълнителни/спомагателни. Технологичният цикъл на спедиторската дейност включва следните етапи и дейности:

- пазарно проучване и дефиниране на услугите, които компанията ще предлага, вкл. дефиниране на качеството им (регулярност и срок на доставката, информация към клиентите) и ниво на цените, съответстващо на избраното качество;
- организиране на производството на избраните услуги в компанията и чрез външни подизпълнители и партньори, вкл. избор на и договаряне с тези подизпълнители, партньори и кореспонденти;
- маркетинг и продажба на услугите;
- производство (изпълнение) на продадените услуги;
- тарифиране, фактуриране и осчетоводяване на продадените услуги;
- инкасиране на вземанията;
- уреждане на рекламации и искове;
- информационен обмен вътре в спедиторската компания, както и с нейните клиенти и подизпълнители.

Съгласно ОСУ на НСБС, при договаряне и изпълнение на услугите си Спедиторът е длъжен:

- Да разполага с необходимия персонал, организация, материална база, финансови ресурси и професионално умение за изпълнение на договорените услуги;
- Да изпълнява услугите си с грижата на добър стопанин и грижливо да подбере, инструктира и контролира подизпълнителите си;
- Да пази търговската тайна на своя клиент;
- Да направи всичко необходимо за изпълнение на инструкциите на клиента и да го уведоми незабавно, ако изпълнението е невъзможно;

- Да информира клиента предварително и по време на изпълнение на спедиторската поръчка за всички обстоятелства, които могат да възпрепятстват изпълнението на поръчката.

В голяма степен възможностите на международния спедитор се определят от неговата задгранична кореспондентска мрежа. Мрежата от кореспонденти и партньори е важна и при вътрешната (национална) спедиция, но поради неголямата територия на България спедиторската компания по-лесно може да изпрати свой представител на мястото, където е възникнал проблем при превоза или обработката на дадена пратка, ако компанията няма там партньор. При международната спедиция това не е възможно и то не само поради големите разстояния, а поради това, че правните норми, процедури и формалности, по които се решават проблемите в различните държави, са много различни.

Извършването на международни спедиторски услуги изисква координирани действия в отправния и крайния пункт на превоза, например: приемане на стоката от изпращача и предаването ѝ на получателя, претоварване на стоката при комбинирани превози, експортно и импортно митническо и административно оформяне, инкасиране на наложен платеж и т.н. Особено незаменяемо е участието на партньори в двата края при групажните превози. Затова осъществяването на качествени услуги на международния пазар изисква спедиторската фирма да създаде **задгранична мрежа от спедитори-кореспонденти**, с които да работи съвместно при изпълнението на международния превоз.

За целта, мултинационалните компании изграждат мрежи от собствени клонове, дъщерни фирми и представителства, а средните и малки спедиторски фирми обикновено сключват кореспондентски или агентски договори с партньори зад граница. Кореспондентските връзки между спедиторските фирми могат да бъдат:

- С териториален ексклузивитет за даден регион, държава, област или град, напр. българска спедиторска фирма може да има един ексклузивен партньор в ЕС, или в Германия, или в Бавария или само в Мюнхен.
- С ексклузивитет за определена дейност, напр. българска спедиторска фирма може да има в Германия 1 ексклузивен партньор по групажните превози, друг за жп превозите и трети за контейнерните превози.
- Неутрално сътрудничество без ексклузивитет, напр. Спедиторът има няколко партньори в Германия, с които работи “на равни начала”, без ангажимент за разпределяне на сделките по териториален или по друг признак. След като достигне определен обем трафик обаче, всяка спедиция желае да има ексклузивен партньор и ако българският спедитор не иска да се обвърже с немските си партньори, те вероятно ще го заобиколят и ще си потърсят ексклузивни кореспонденти в България

Спедиторите-кореспонденти работят в условията на оперативно и търговско сътрудничество, като си обменят търговска информация (Sales leads и Routing orders) за клиенти и сделки.

Подборът на задграничните партньори до значителна степен предопределя възможностите на международния спедитор. Той не може да предложи на клиента си задгранична услуга, която неговият партньор не е в състояние да изпълни качествено и в срок. Осъществяването на подбора на кореспонденти е свързано с решение за сътрудничество на ексклузивна или неутрална база.

При избора на задграничен кореспондент, спедиторската компания трябва да договори икономическата база на сътрудничеството. Най-разпространени са следните опции:

➤ А-мета

При тази база от продажната цена на превоза се приспадат директните разходи, платени на външни подизпълнители и оставащият брутен спедиторски марж се поделва, най-често в съотношение 50:50%. Възможно е поделение и в друго съотношение, напр. всеки партньор получава 65% от маржа за пратките, които той е договорил, а 35% остават при другия партньор, който само обработва превоза.

➤ Договорени цени за взаимните услуги

При тази база на сътрудничеството, партньорите договарят тарифи за услугите, които взаимно си оказват и се разчитат по тях. Тези тарифи включват известен марж за спедитора, който оказва услугата на кореспондента си, но обикновено този марж е по-нисък отколкото маржа, включен в тарифите за клиенти – затова тези тарифи се наричат партньорски тарифи (Partner Tariffs). Това е най-разпространената система за разчитане между спедиторите-кореспонденти.

➤ Комбинирана система

При тази система, партньорите се разчитат по партньорски тарифи за част от услугите, а останалите услуги влизат в обща А-мета. При групажните превози обичайно се договарят партньорски тарифи за събиране и развозване на пратките до / от групажния склад на всеки партньор, а маржът от международния превоз на пратките се разпределя чрез А-мета. В нея договорените цени за събиране / развозване и за складова обработка, както и цената на превозвача за международния превоз, се приспадат като разход от продажната цена за пратката.

Много важно задължение на спедитора е да осигурява на своя клиент точна и актуална информация за изпълнението на спедиционната поръчка и за движението на стоката. Спедиторът трябва да уведоми незабавно клиента си за възникнали проблеми, които ще възпрепятстват точното изпълнение на поръчката, като например: закъснение на изпращача, забавяне на превозното средство на товарния пункт или по маршрута, смяна на превозното средство, авария засягаща стоката и пр.

Изпълнението на поръчката приключва с тарифиране и фактуриране на превоза, инкасиране на плащането по спедиционния договор и уреждане на рекламации (в случай, че те възникнат).

4. Кредитна политика и кредитен рейтинг на клиентите

В условията на установен „пазар на купувача“ в световен мащаб, отложеното плащане на доставките на стоки и услуги (т. нар. фирмен кредит) се превръща все повече в общовалидна практика при международната търговия и транспорт. Спедиторските компании обаче се намират в доста по-неблагоприятна позиция отколкото търговците.

Съгласно обичаите на международната търговия, основната форма на плащане при сделките за покупко-продажба на стоки е неотменимият акредитив, който гарантира вземането на продавача, дори ако се предвижда отложено плащане в срок от 90 или повече дни след представяне на документите в определената банка. При плащане след доставката на стоката, търговските обичаи предвиждат купувачът да открие неотменима банкова гаранция в полза на продавача или да му издаде авалиран (потвърден) от банка запис на заповед, или да обезпечи плащането по друг сигурен начин.

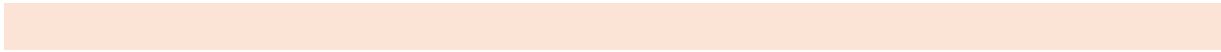
Обичаите в международния транспорт обаче предполагат превозвачът, респ. спедиторът да кредитира клиента, който плаща след доставката; тогава стоката вече е извън контрола на спедитора и не може да послужи като залог за гарантиране на плащането. Изключение са морските превози, при които възложителят трябва да заплати навлото, за да получи оригиналния коносамент, осигуряващ право на разпореждане със стоката. Друго изключение са превозите от типа freight collect (навло дължимо от получателя), при получателят може да получи стоката си от превозвача или Спедитора само след като плати навлото.

Пазарната конкуренция принуждава спедитора да поеме финансов риск, като предоставя на клиентите си т. нар. „фрахтов кредит“ - отложено плащане на навлото и другите услуги, оказани от спедитора. В голяма част от случаите спедиторът се превръща и във „финансов буфер“ между превозвача, изискващ по-бързо плащане и клиента, търсещ възможност за по-дълга отсрочка при плащането. Тогава спедиторските компании финансират сделката, като се разплащат с превозвачите и другите външни подизпълнители и изчакват да получат плащане от страна на клиентите. Понякога клиентите възлагат организирането на транспорта на спедитор само с цел да ползват отложено плащане, например: клиентите договарят морския превоз не пряко с превозвача, а със спедитор, като разчитат, че той е длъжен:

- да предплати навлото на превозвача,
- да получи коносамента от превозвача и да го предаде на клиента и
- да изчака договорения срок за плащане от клиента.

Тази практика обаче изисква спедиторът да разполага със значителна сума оборотен капитал, за да финансира клиентите си чрез фрахтов кредит.

Независимо дали финансира транспортния процес или съумява да прехвърли фрахтовия кредит върху превозвача, спедиторът носи отговорност пред превозвача за заплащане на навлото. Изключение са случаите, при които спедиторът предварително е уведомил превозвача, че действа в ролята на комисионер и му е представил възложителя - платец на навлото. Въпреки че премахва платежния риск, това обаче не е обичайна практика за голяма част от спедиторите.



БИБЛИОГРАФИЯ

1. Бакалова, В. Организация на транспортната дейност в отраслите на икономиката. УИ „Стопанство”, С., 2009 г.
2. Бакалова, В. и Николова, Хр. Икономика на транспорта. УИ „Стопанство”, С., 2010 г.
3. Величкова, Ек., Организация на търговската експлоатация в транспорта. ВИИ „Карл Маркс”, С., 1985 г.
4. Железов, Е., “Ценообразуване на транспортната продукция”, ВТУ “Т. Каблешков”, <http://tout.vtu.bg>, 2004г.
5. Йоцев, Й. Ценови практики на европейския пазар на пътнически въздушни превози и предизвикателствата пред българските авиокомпании. Сп. „Механика, транспорт, комуникации”, бр.3/2008 г.
6. Класова, С., Владимирова, Й. Приложно ценообразуване. УИ „Стопанство”, С., 2004.
7. Мутафчиев, Л. Икономика на транспорта. УИ „Стопанство”, С. , 1994 г.
8. Мутафчиева-Бакалова, В. и колектив. Транспорт и застраховане. Издателски комплекс – УНСС. С., 2016 г.
9. Николова, Хр. Организация на транспортната дейност и търговска експлоатация в транспорта. УИ „Стопанство”, С. , 2010 г.
10. Николова, Хр. Транспортният пазар в България – състояние и перспективи за развитие, УИ „Стопанство”, С. , 2010 г.
11. Николова, Хр. Международен транспорт и спедиция. УИ „Стопанство”, С. , 2011 г.
12. Николова, Хр. Въздушният транспорт в България - – анализ и оценка на развитието. Издателски комплекс на УНСС, С., 2017 г.
13. НСБС. Наръчник за обичение на спедиторски кадри. НСБС, С., 2017 г.
14. Първанов, Хр. и Мануилова, Ив. Транспортни пазари. УИ „Стопанство”, С., 2007 г.
15. Първанов, Хр. и Цветкова, Св. Управление на транспортната фирма. УИ „Стопанство”, С., 2007 г.
16. Цанков, Ст. Организация на търговската експлоатация и международни икономически отношения в транспорта. Издателство „Наука и изкуство”, С., 1981 г.

17. Gubbins, Ed. Managing Transport Operations. (3rd ed.), Kogan Page, London. 2002.

ИЗПОЛЗВАНИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ:

Автомобилен транспорт

1. Закон за автомобилните превози
2. Закон за акцизите и данъчните складове
3. Закон за местните данъци и такси
4. Наредба за условията и реда за събиране на таксите за ползване на пътната инфраструктура, за изминато разстояние, за ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища и за специално ползване на републиканските пътища или на части от тях
5. Наредба № 2/31.03.2006 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници.
6. Наредба № 2/15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили
7. Наредба № 3/04.04.2005 г. за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превода на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони.
8. Наредба № н-8 от 27 юни 2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка
9. Наредба № 11/31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари
10. Наредба № 33 от 3.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България
11. Наредба № 40/14.01.2004 г. за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари
12. Тарифа за таксите, които се събират от Агенция "Пътна инфраструктура"

Железопътен транспорт

1. Единна тарифа за превоз на товари по железопътен транспорт в Република България
2. Закон за железопътния транспорт
3. Наредба № 41/27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура
4. Наредба № 42/06.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност
5. Наредба № 43/11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки
6. Наредба №44/10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен транспорт
7. Наредба № 46/30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари
8. Наредба №48/28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка
9. Наредба № 50/28.12.2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт
10. Наредба №53 за комбиниран превоз на товари
11. Наредба № 54/02.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи
12. Наредба № 56/14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт
13. Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура

Воден транспорт

1. Закон за водните пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
2. Кодекс за търговското корабоплаване
3. Наредба № 5/01.09.2004 г. за корабните документи

4. Наредба № 6/25.07.2003 г. за компетентност на морските лица в Република България
5. Наредба № 9/29.07.2005 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата
6. Наредба № 16/20.06.2006 г. за обработка и превоз на опасни товари по море и по вътрешни водни пътища
7. Наредба № 17/04.10.2004 г. за лицензиране на превозвачи за извършване на превози на товари по вътрешни водни пътища
8. Наредба № 18/03.12.2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България
9. Наредба № 19/09.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България
10. Тарифа за пристанищните такси, събирани от държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

Въздушен транспорт

1. Закон за гражданското въздухоплаване;
2. Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.
3. Наредба № 18/04.03.1999 г. за безопасен превоз на опасни товари по въздуха
4. Наредба № 20/24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване
5. Наредба № 24/29.02.2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи
6. Наредба № 37/05.10. 2007 г. за условията и реда за издаване на свидетелства на авиационните оператори за търговски въздушен превоз и контрола върху тях
7. Наредба № 39 от 26.01.2009 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за авиационни учебни центрове, обучаващи пилоти, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал

8. Наредба № 847/15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни договори

9. Наредба № 2408/31.05.2005 г. за достъпа до пазара на въздушни превозвачи

10. Наредба № 2409/19.11.2004 г. за изискванията относно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози





©ХРИСТИНА ЛАЗАРОВА НИКОЛОВА

Рецензенти: Проф. д.в.н Боян Кирилов Медникаров

Проф. д-р Даниела Димитрова Тодорова

Дадена за печат на 28.02.2018 г.

ISBN 978-619-232-051-5

Електронен учебник