



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

№ 190/02.10./2024 г.

Производството е по реда на чл. 60, ал. 3, във връзка с ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК).

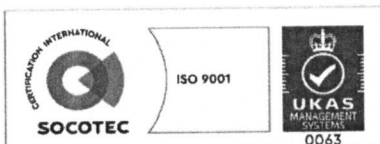
Образувано е по повод постъпило в Министерство на околната среда и водите искане от възложителя Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“, с вх. № ОВОС-10/27.09.2024 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) № 2-2/2024 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав” – Fast Danube – за българския участък от река Дунав, по Сценарий 1.

Искането е мотивирано с наличието на предпоставки по чл. 60, ал. 1 от АПК, които обуславят допускането на предварително изпълнение на административния акт, а именно защита на особено важни държавни и обществени интереси, тъй като забавяне при реализацията му ще доведе до натрупване на проблеми във връзка с осъществяването на безопасен и сигурен транспорт по реката, както и значителни затруднения в изпълнението на задълженията на страната ни по отношение поддържането на плавателния път в отговорния участък, нарушаване на пропускателната способност на инфраструктурата, затрудняване и дори невъзможно преминаването на плавателни съдове за определен период от време, което от своя страна ще доведе до загуби и пропуснати ползи за голям кръг икономически субекти.

След като разгледах искането на възложителя, намирам за установено от фактическа и правна страна следното:

С Решение по ОВОС № 2-2/2024 г. на министъра на околната среда и водите се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение „Подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав” – Fast Danube – за българския участък от река Дунав, по Сценарий 1.

Историческите конвенции и двустранните споразумения, подписани от и между Румъния и Република България, определят отговорността за адекватното поддържане на условията за корабоплаване от ркм 845,5 до ркм 610 и от ркм 610 до ркм 375 от Речна администрация за Долен Дунав – Галац (AFDJ), Румъния и съответно Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав” (ИАППД)-Русе, Република България.



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза” 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



Румънско-българският участък на Долен Дунав е важен сектор от Общоевропейския транспортен коридор VII (коридор Рейн-Дунав). Вътрешният воден път между Румъния и Република България осъществява връзката между Черно море и държави като Сърбия, Унгария, Австрия, Германия и северните европейски страни.

Общият българо-румънски участък (ркм 845.650 до ркм 374.100) се характеризира с много на брой критични участъци, в които при определени водни стоежи липсват необходими дълбочини (появяват се прагове) и въпреки, че това не води до спиране на корабоплаването, създава затруднения и ограничения за корабоплавателите, често с негативни финансови последици за товародателите, спедиторите, корабособствениците и т.н.

Наблюдаваните през последните години промени в хидрологичния режим на река Дунав водят до смущения в корабоплаването поради неподходящи условия за това, особено по време на периоди на ниско ниво на водата.

Проектът Fast Danube предлага интервенции за подобряване на корабоплаването по Долен Дунав между Железни врата II и Чичу-Силистра. Проектът обхваща общо разстояние от 488 км, от ркм 863 до ркм 375 (километърът определя отстоянията на реката от Черно море) и включва следните водни обекти:

- RORW14.1_B3 „Dunarea: Portite de Fier II – Chiciu“ - км 863 - 374 в Румъния;
- BG1DU000R001 „Дунав“ – км 846 - 374 в Република България.

На базата на резултатите от проект FAST Danube е подготвен и предложен за финансиране от Европейската комисия проект FAST Danube 2, чрез който да бъдат реализирани инженерни решения за подобряване на навигационните условия, премахване на навигационни блокажи, осигуряване на параметрите на фарватера за минимален период от 340 дни/година и повишаване на свързаността между точките на мрежата TEN-T. Проектът е в съответствие със стратегиите на ЕС за постигане на нулеви емисии, мобилност и увеличаване на използването на устойчиви видове транспорт (чл. 4 в от Регламент TEN-T). Проектът е одобрен за реализация през м. юни 2024 г.

Целта на проекта е осигуряване на съответствие с изискванията за транспортна инфраструктура по вътрешните водни пътища по река Дунав, както е посочено в член 15, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (Регламент TEN-T) и Препоръките на Дунавската комисия по отношение на фарватера относно минималните изисквания за корабоплаване, както и хидротехнически и други работи по коритото на р. Дунав, приети с Постановления №№ 18, 20, 21, 33, 37 и 45 на комисията (минимална дълбочина от 2,5 м при ниско корабоплавателно ниво, ширина 180 м и радиус на кривата от 1 000 м).

Очаква се подобреното състояние на фарватера да повиши привлекателността на водния транспорт с положителен ефект от изменението на климата и перспективите за устойчиво развитие. Освен интереса на двете дунавски страни, проектът се очаква да увеличи ползите на ниво коридор и да донесе предимства за всички крайречни държави и за ЕС. Дейностите, предвидени в рамките на проекта, ще доведат до увеличаване на броя на дните в годината, през които се осигуряват минималните условия за корабоплаване по коридора Рейн – Дунав от 280 дни на 340 дни в годината, съгласно Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. В резултат на това се очаква обемът на трафика да се увеличи с поне 20% спрямо 2014 г.

Значимостта на река Дунав като важна транспортна артерия, свързваща европейски региони от десет страни, а чрез канала „Рейн-Майн-Дунав“ - и две от най-големите пристанища в Европа – Ротердам на Северно и Констанца – на Черно море, е потвърдена в редица стратегически и планови документи, както на национално, така и на европейско ниво. Река Дунав е част от Рейнско-Дунавския коридор, един от деветте, сформиращи основната

TEN-T мрежа, съгласно новите насоки на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа – Регламент TEN-T на Европейския парламент и на Съвета. Съгласно съображение 3 от въведението на регламента „*За да се гарантира международната мобилност на пътници и стоки, следва да се оптимизира капацитетът на трансевропейската транспортна мрежа, както и неговото използване, и ако е необходимо, той следва да бъде разширен чрез премахване на тесните места в инфраструктурата и изграждане на липсващите инфраструктурни връзки в държавите-членки и между държавите-членки....*“.

Общият българо-румънски участък се характеризира с много на брой критични участъци, в които при определени водни стоежи липсват необходими дълбочини (появяват се прагове), което е следствие динамиката на седиментите, хидрологичните режими и естеството на морфологията на коритото на река Дунав. Това са природни явления, които водят до влошаване на условията за търговско корабоплаване, като рисковете (от аварии) стават все по-непредвидими. Липсата на дълбочини в общия участък, който единствен не е коригиран в плавателната част на река Дунав, е основна пречка за извършване както на превози в българския участък, така и за извършване на транзитно корабоплаване. Особеното в случая е, че плавателен съд/плавателен конвой, веднъж попаднал в критичен участък, в който са се променили скоростно корабоплавателните условия в негативен аспект, за същия няма алтернатива за избиране на друг маршрут на преминаване.

Реализирането на проекта ще спомогне за осигуряване на минималните изисквания за фарватера в българския участък на река Дунав, ще се увеличи обемът на товарите, транспортирани в коридора Рейн-Дунав, ще спомогне за установяване на безпрепятствени транспортни връзки на атрактивна логистична цена, което ще допринесе за функционирането на вътрешния пазар, както и за конкурентоспособността на големите европейски предприятия, намиращи се в региона на река Дунав.

Кохезионната политика на Общността има за цел намаляване на различията между отделните региони, по-точно между необлагодетелстваните и развитите региони. Дунавският регион е най-разнообразният, разнороден и със сложно транснационално сътрудничество регион в Европа, съставен от различни държави. Със своята основна цел да се подобрят условията на инфраструктурата по река Дунав и постигане на минималните стандарти на обслужване чрез рехабилитация на водния път, предложения проект е в съответствие с целите на политиката на сближаване на Общността. Той ще подобри процеса на териториална, икономическа и социална интеграция чрез подобряване на конкурентоспособността на логистичните вериги на р. Дунав. Предвижданите мерки ще осигурят стабилност и устойчивост.

Поради постепенното и дългосрочно влошаване на плавателните условия по река Дунав, причинено от недостатъчно инвестиции в инфраструктурата и загубата на технически и оперативен капацитет за осигуряване на минималните стандарти на фарватера чрез управление на водния път, както и новите предизвикателства за речните администрации в хода на икономическия преход и при преодоляване на последиците от икономическата криза от 2008 г., е породена не само силна нужда от рехабилитация на фарватера на р. Дунав в почти всички дунавски държави, но също така се изискват незабавни действия, за да се избегне драстично ограниченото газене на плавателните съдове и дори бъдещи прекъсвания при ниски водни нива.

Сегашното силно ограничение в дълбочината на фарватера е довело до значителни загуби за речните транспортни оператори и отрицателно въздействие върху вътрешния пазар на превозите, във връзка с други видове транспорт и с други алтернативни маршрути. Транспортните потоци, засегнати от тези проблеми са загубени за дълго време поради липсата на надеждност на речния транспорт. Ето защо, проекти за подобряване на корабоплаването, включително рехабилитация, инфраструктурни проекти и поддръжка, са от първостепенно значение. С предложените дейности, не всички, но някои важни критични области с малки дълбочини на водата ще бъдат премахнати или поне смекчени, което доказва, че може да се

приложи още по-добро управление на водния път с по-силни положителни ефекти за много европейски индустрии. Тези ефекти ще доведат до ниски административни разходи, като се запазва в същото време нивото на обслужване, осигуряване на подходящи условия за корабоплаване с по-малки тарифи и такси.

Проектът е едно от средствата, чрез които може да се създаде подходяща рамка за оптимизиране на вътрешния пазар за транспорта по вътрешните водни пътища, като се подпомогне премахването на бариерите/ критичните участъци по реката. Това е още една много важна цел на политиката на ЕС, свързана с вътрешния пазар и транспорта в европейския контекст за осигуряване на подходяща система за вътрешно корабоплаване.

С премахването на някои критични участъци по река Дунав, като основна европейска транспортна ос, проектът подкрепя свободното движение на стоки, една от „четирите свободи“, които формират основните елементи на единния пазар.

Със своите очаквани ползи по отношение на безопасността на движението, транспортните разходи и продължителността, подобряването на условията за корабоплаване в общия румънско-български участък на река Дунав, проектът ще допринесе за постигането на целите, установени в множество документи със стратегическо значение, а именно:

- Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (Регламент TEN-T).

Съгласно чл. 4 от Регламент TEN-T, трансевропейската транспортна мрежа укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е устойчиво, безопасно, ефикасно и гъвкаво и което увеличава ползите за своите ползватели и подкрепя приобщаващия растеж. Трансевропейската транспортна мрежа е израз на европейската добавена стойност посредством приноса ѝ към целите:

- устойчивост чрез надеждна мрежа за корабоплаване по вътрешните водни пътища и корабоплаване на къси разстояния за пътници и товари в целия Съюз;
- ефикасност чрез премахване на инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите връзки както в рамките на транспортните инфраструктури, така и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите членки и между тях, по-специално в трансграничните участъци, и свързване, когато е целесъобразно, с трансевропейската транспортна мрежа в трети държави; и насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономическия растеж и конкурентоспособността;

- Европейска зелена сделка (2021), която допринася за намаляване на емисиите на CO₂.

Европейската зелена сделка изисква значителна част от 75% от вътрешните товари превозвани днес по шосе, да се пренасочат към железопътен транспорт и вътрешни водни пътища. Следователно „озеленяването“ на коридора Рейн-Дунав на свой ред ще наложи преминаване към друг вид транспорт, към увеличаване на капацитета, укрепване на трансграничното сътрудничество и координиране на инфраструктура и нисковъглеродни технологии (напр. електрификация в железопътния транспорт, усвояване на технологии за чисти горива). (*Rhine Danube TEN-T Core Network Corridor, 5th Work Plan*)

- NAIADES II – Програма за действие в подкрепа на транспорта по вътрешните водни пътища (2021 г.), чрез „подобряване на качеството на инфраструктурата и насърчаване на интеграцията на транспорта по вътрешни водни пътища в логистичната верига”.

Целта на „NAIADES II“ е да се създадат условия транспортът по вътрешните водни пътища да се превърне в ефективен вид транспорт: с добро управление, ефикасен, сигурен, интергиран в интермодалната верига, предлагащ качествени работни места, заети от квалифицирани работници, и спазващ високи екологични стандарти. Ако секторът се стреми към качество, като същевременно остава ефективен от гледна точка на разходите, той трябва да успее да излезе от своеобразния „омагьосан“ кръг на ниска доходност, недостатъчни инвестиции, липса на иновации и затворени пазари. Необходимо е секторът да се стреми към качество, за да постигне целите, набелязани в Бялата книга за транспорта в ЕС — преминаване към железопътен превоз и превоз по вода и намаляване на емисиите от транспорта по вътрешните водни пътища.

- Един от основните документи, на които се базира проектното предложение на FAST Danube е Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (Съобщение на ЕК, 2011 г.);

В Концепция за конкурентоспособна и устойчиво развита транспортна система се предвижда растеж в транспорта и подпомагане на мобилността при същевременно постигане на заплануваното намаление на емисиите с 60 % и съответно е записана и прогнозата, че до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Като постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

- Стратегия за Дунавския регион (2010 г.), чрез осигуряване на „необходимото ниво на плавателност по Дунав и нейните притоци“;

В този документ има разписано действие, чрез което ще се допринесе за подобряване на инфраструктурата и управлението на водните пътища и пристанищата. Целта на това действие е оптимално управление и подобряване на условията за плаване както и крайбрежна инфраструктура по хармонизиран и екологично устойчив начин. За да се постигне това Приоритетна ос 1а ще улесни управлението на дейностите по поддръжка на вътрешните водни пътища осигуряване и запазване на „добро състояние на корабоплаването“ и адекватни условия за фарватера на река Дунав и нейните плавателни притоци (в съответствие с Регламента за TEN-T и рехабилитацията на фарватера и Генералния план за поддръжка), гарантиращ, че операциите се извършват по начин, който е съвместим с екологични цели и закон и като се вземе предвид устойчивостта на климата.

- План за действие за изпълнението на Националната програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030 през периода 2022-2024 г., приет с Решение на Министерския съвет № 671/15.09.2022 г. – в Приоритет 7 „Транспортна свързаност“ е заложена мярка „Подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък на река Дунав (удълбочаване, изграждане на буни, укрепване на бреговете и др.)“;

Съгласно Националната програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030 за решаването на проблемите в свободно течащият участък на р. Дунав, се планира изпълнението на инженерни решения в рамките на общия (с Румъния) участък на реката. За текуща поддръжка на водния път ще бъде доставено оборудване за извършване на драгажни дейности. Това в пълна степен кореспондира с Целите за устойчиво развитие на ООН под № 9 и 11. В тези текстове се цитира изграждането на устойчива инфраструктура и осигуряване до 2030 г. на достъп за всички до безопасни, достъпни и устойчиви транспортни системи на приемливи цени, подобряване на безопасността по пътищата.

- План за действие за изпълнението на Националната програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030 за периода 2024-2026 г., приет с Решение на Министерския съвет № 154/07.03.2024 г.

- Програма за управление на Република България юни 2023 г. – декември 2024 г. – заложи са следните мерки:

№ 16.2.2.12. Приключване процедурите по ОВОС и ОС по проект FAST Danube за подобряване условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав;

№ 16.2.2.29. Създаване на съвместна структура между България и Румъния за управление на инвестиционния проект (FAST Danube 2) – Европейска група за териториално сътрудничество (EGTC);

№ 16.2.2.38. Провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнител на строителството по проект FAST Danube 2 за подобряване условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав, съгласуване с компетентните органи на двете страни.

- Инвестиционна програма за изпълнение на условията за усвояване на средствата от европейските фондове за периода 2021 – 2027 г., одобрена от министъра на транспорта и съобщенията на 30 юни 2021 г.

Съгласно чл. 60, ал. 1 от АПК предварително изпълнение на административен акт се допуска, когато това се налага, за да се защитят особено важни държавни или обществени интереси. Навременното реализиране на инвестиционното предложение е от значение за осъвременяване и привеждане на инфраструктурата на водния път в съответствие с европейското законодателство и гаранция за оптимизиране на трансевропейската транспортна мрежа. В резултат от реализацията му се очаква да се намали времето за пътуване, значително да се редуцират критичните за корабоплаването места (т.нар. прагови участъци) и на интервенциите, свързани с обезпечаване габаритите на фарватера (драгажни работи), както и да се повиши безопасността на корабоплаването по река Дунав, да допринесе за по-нататъшен икономически растеж и конкурентоспособност в световен план.

Ускорената реализация на проекта е от важен държавен и обществен интерес, тъй като неговата реализация ще допринесе за постигане на общите цели на Европейската транспортна политика, предвидена в съответните политически документи, като Бялата книга за транспорта, пакета „Екологизиране на транспорта“ и новия регламент за TEN-T. Въз основа на тази рамка Европейският съюз има за цел да насърчава и укрепва конкурентната позиция на транспорта по вътрешните водни пътища в транспортната система и да се улесни интеграцията им в интермодални логистични вериги.

Предложеното действие ще спомогне за осигуряване на минималните изисквания за фарватера в българския участък на река Дунав, така ще се увеличи обемът на товарите, транспортирани в коридора Рейн-Дунав. То ще подкрепи усилията за установяване на безпрепятствени транспортни връзки на атрактивна логистична цена, което ще допринесе за функционирането на вътрешния пазар, както и за конкурентоспособността на големите европейски предприятия, намиращи се в региона на река Дунав.

Природни явления, в следствие динамиката на седиментите, хидрологичните режими и естеството на морфологията на коритото на река Дунав, водят до влошаване на условията за търговско корабоплаване, като рисковете от аварии стават все по-непредвидими. С реализацията на проекта ще се намали нарушаването на нормално функциониране на обществото (обществените отношения), предизвикано от природни явления, които водят до негативни последици за живота и здравето на екипажите на корабите, както и до риск за имуществото (корабните състави) и превозваните товари, включително до негативни икономически последици както на български, така и на чуждестранни компании от страни, членки на ЕС, вкл. на компании от трети страни, участващи във веригата на доставки по вътрешните водни пътища, част от които е и р. Дунав.

Със своевременното изпълнение на инвестиционно предложение „Подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав” – Fast Danube – за българския участък от река Дунав се обхващат поетите ангажименти от Република

България за осигуряване на необходимите мерки за подобряване на безопасността на транспорта (чл. 91, параграф 1, б. „в“ от ДЕС) и свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали е осигурено в съответствие с разпоредбите на Договора за функционирането на Европейския съюз. Европейския съюз работи за устойчиво развитие на Европа и насърчаване на икономическото, социалното и териториалното сближаване, както и солидарността между държавите членки за изпълнение на общите им задължения. С подобряване на транспортната инфраструктура по вътрешните водни пътища по река Дунав ще допринесе за по-нататъшен икономически растеж и конкурентоспособност на Република България в световен мащаб. С премахването на някои критични участъци по река Дунав, като основна европейска транспортна ос, проектът подкрепя свободното движение на стоки, една от „четирите свободи“, които формират основните елементи на единния пазар.

Забавяне на започване на действия по изпълнението на инвестиционното предложение ще доведе до неспазване на поети ангажименти както за изпълнение на проект FAST Danube финансиран от Европейската комисия, така и възпрепятстване на FAST Danube 2, в т.ч. и вменените задължения по подробно изброените по-горе международни договори, стратегически документи, европейско законодателство и др. за изпълнение на Република България.

Гореизложените обстоятелства кореспондират с хипотезата на чл.60, ал.1 от АПК, като са налице предпоставки за допускане на предварително изпълнение на Решение по ОВОС № 2-2/2024 г. на министъра на околната среда и водите, а именно да се защитят особено важни държавни и обществени интереси, както и предвид, че от закъснението на изпълнението на административния акт може да последва значителна или трудно поправима вреда. Допускането на предварително изпълнение на Решение по ОВОС № 2-2/2024 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав” – Fast Danube – за българския участък от река Дунав, по Сценарий 1 е необходима обезпечителна мярка с оглед осигуряване на изпълнението на административния акт и намаляване на риска от забавяне реализацията на проекта.

Предвид гореизложеното, намирайки основателно искането, на основание чл. 60, ал. 3, във връзка с ал. 1 от АПК,

РАЗПОРЕЖДАМ

Допускам предварително изпълнение на Решение по ОВОС № 2-2/2024 г. на министъра на околната среда и водите, с което се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение за „**Подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав**” – Fast Danube – за българския участък от река Дунав, по **Сценарий 1**, с възложител Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“, гр. Русе, с цел да се защитят особено важни държавни и обществени интереси, тъй като от закъснение на изпълнението може да последва значителна или трудно поправима вреда.

На основание чл. 60, ал. 5 от АПК разпореждането за допускане на предварително изпълнение подлежи на обжалване чрез министъра на околната среда и водите пред Върховния административен съд в тридневен срок от съобщаването му.

МИНИСТЪР:

ПЕТЪР ДИМИТРОВ

Дата: 02.10.2024г...

