|  |
| --- |
| (Образецът е одобрен  от **Съвета за административната реформа** на 03 септември 2020 г.) |

2023

Период на извършване:05.2023 г.- 07.2023 г.

Доклад за цялостна предварителна оценка на въздействието

на Закона за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

# Съдържание

[1. Съдържание 2](#_Toc47606616)

[2. Описание на проблема/ите 4](#_Toc47606617)

[3. Заинтересовани страни 11](#_Toc47606618)

[4. Цели 11](#_Toc47606619)

[5. Варианти на действие 13](#_Toc47606620)

[6. Анализ на въздействията 17](#_Toc47606621)

[6.1. Определяне на икономическите, социални и екологични въздействия 17](#_Toc47606622)

[6.2. Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти 20](#_Toc47606623)

[Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 1: 20](#_Toc47606624)

[Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 2: 21](#_Toc47606625)

[Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 3 22](#_Toc47606626)

[6.3. Количествена оценка на най-значимите въздействия и на специфичните им аспекти 25](#_Toc47606627)

[6.4. Административна тежест 28](#_Toc47606628)

[6.5. Оценка на въздействието върху малките и средните предприятия (МСП - тест) 30](#_Toc47606629)

[6.6. Описание на разходите и ползите върху заинтересованите страни 34](#_Toc47606630)

[7. Сравняване на вариантите 37](#_Toc47606631)

[7.1. Сравняване на ключовите положителни и отрицателни въздействия на всеки вариант 37](#_Toc47606632)

[7.2. Сравняване на изследваните варианти 40](#_Toc47606633)

[7.3. Класиране на вариантите и идентифициране на препоръчителен вариант 42](#_Toc47606634)

[8. Препоръчителен вариант 42](#_Toc47606635)

[9. Обществени консултации 42](#_Toc47606636)

[10. Последваща оценка на въздействието 43](#_Toc47606637)

[11. Източници 43](#_Toc47606638)

[12. Приложения 44](#_Toc47606639)

**Списък на използваните съкращения**

|  |  |
| --- | --- |
| Съкращение | Пълно наименование |
| ГД ГВА  ЗГВ  ЕК  ЕС  ЗОАРАКСД  БЛС  ДАНО  ВС  СЕС  ДОПК  ДП РВД | Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“  Закон за гражданското въздухоплаване  Европейска комисия  Европейски съюз  Закон за ограничаване на административното регулиране и административния контрол в стопанската дейност  Безпилотни летателни системи  Доставчик на аеронавигационно обслужване  Въздухоплавателно средство  Съд на Европейския съюз  Данъчноосигурителен процесуален кодекс  Държавно предприятие „Ръководство въздушно движение“ |

**\*** Този образец на доклад на цялостна предварителна оценка на въздействието е изготвен с цел определяне на структурата на докладите от извършени оценки и да определи необходимите им реквизити.

**\*\*** С образеца се цели и унифициране на подходите по оформяне на докладите, като екипът, извършващ оценката на въздействие, свободно може да видоизменя и допълва включените реквизити съобразно спецификата на извършваната оценка.

**\*\*\*** Образецът детайлизира предвиденото в Закона за нормативните актове, Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието и Ръководството за извършване на предварителна оценка на въздействието, прието с Решение № 728 на Министерския съвет от 05 декември 2019 г.

# Описание на проблема/ите

# Със законопроекта се предлага решение на някои проблеми, свързани с безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване.

На първо място в Закона за гражданското въздухоплаване понастоящем не са посочени изчерпателно регистрите по прилагането му. В действащата уредба такива са предвидени в подзаконови актове по прилагането на закона**.** Със законопроекта се предвижда разпоредба, в която се изброяват изчерпателно, водените от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ регистри, като по този начин се постига съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД и Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа.

На второ място е необходимо да се приемат законодателни мерки във връзка с наличието на процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241 срещу Република България за неправилно прилагане на Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и на Регламент (EО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, въз основа на член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В случай че не бъдат предприети законови изменения, съобразно препоръките на Европейската комисия, съществува в значителна степен вероятност за образуване на съдебно производство пред Съда на Европейския съюз срещу Република България за неспазване на нормативната уредба на Европейския съюз(ЕС).

Основание за извършване на промени с проекта на закон е Мотивирано становище № C(2021)4366 final от 15.07.2021г. на Европейската комисия по процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241 срещу Република България за неправилно прилагане на Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и на Регламент (EО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, въз основа на член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Комисията счита, че Република България неправилно е транспонирала и приложила чл. 6, параграф 3 и член 11, параграф 6 от Директива 2009/12/ЕО, доколкото разпоредбите на националното право – чл. 122к, ал. 3 от българския Закон за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) и чл. 1, ал. 4 от Наредбата за таксите за обслужване на летищата за обществено ползване в Република България (Наредбата) не позволяват на сдружения на ползватели на летища, които не са създадени специално с цел да представляват ползвателите на летище София, и които не са регистрирани по българското законодателство, да подават жалби пред Независимия надзорен орган (ННО).

Международната организация по гражданска авиация (ИКАО) определя четирите основополагащи принципа, върху които стъпват регулаторните политики в областта на летищните такси и които държавите трябва да включат в своето национално законодателство: недискриминация, разходна ориентираност, прозрачност и консултации с ползвателите. Важно съображение на ICAO Doc 9082 е, че трябва да бъде поддържан баланс между интересите на летищата, от една страна, и на операторите на въздухоплавателни средства, от друга страна, особено в периоди наикономически затруднения. Дефинирани са различни форми на икономически надзор - от регулация „с лека ръка“ (light-handed) (като прилагане на законодателството в областта на конкуренцията) до по-твърд подход (като например директни регулаторни намеси в икономическите решения на летищата).

Една от леките форми на надзор чрез институционални изисквания (institutional requirements) е въвеждането на задължителни консултации между летищата и ползвателите при определянето на летищните такси и по инвестиционните планове, за да се осигури адекватна прозрачност на икономическата и финансовата основа на предложенията на летищния оператор.

Консултациите с ползвателите предоставят полезни коментари и предложения за подобрения в управлението на системата от летищни такси, целящи по-ниски разходи както за летищата, така и за ползвателите. В хода им могат да бъдат разкрити аспекти на предложените такси, свързани с възможно дискриминиране на определени групи ползватели. Чрез консултациите, потребителите придобиват яснота за финансовия ефект върху тях от таксите, които трябва да платят за ползване на летищната инфраструктура и услуги. Успешната консултация зависи от добрата воля и конструктивната ангажираност на всички участващи страни. При непостигане на консенсус, държавите трябва да осигурят възможност за обжалване на решението на летищния оператор пред „неутрална страна на национално ниво, която да предотвратява и разрешава спорове, преди тяхното ескалиране на международната арена (т.н. „first-resort“ механизъм). В практиката на Европейския съюз основните принципи, формулирани от ИКАО, са заложени в Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси.

Съгласно чл. 6 от Директивата се изисква от държавите членки да гарантират установяването на задължителна процедура за редовни консултации между управляващия летището орган и ползвателите на летището или представителите или асоциациите на ползватели на летища (associations of airport users) по отношение на функционирането на системата на летищните такси, нивото на летищните такси и, където е подходящо, качеството на предоставяните услуги. Промените в системата или в размера на летищните такси следва да се извършват при съгласие между страните, но когато такова не е постигнато по дадено решение, взето от управляващия летището орган, държавите членки гарантират, че всяка от страните може да поиска намесата на независимия надзорен орган (ННО), който да разгледа основанията за изменението.

Оттук следва, че асоциации на ползватели на летища, взели участие в процеса на консултиране, би следвало да имат право да сезират Независимия надзорен орган при спор по решението на летищния оператор. В тази връзка, , българската страна е подготвила изменение на разпоредбите на чл.122к, ал.3 от ЗГВ, като по този начин ще бъде избегнато и тълкуване за създаване на национални ограничения в процеса на обжалването.

На трето място в Закона за гражданското въздухоплаване липсват основания за предприемане на мерки за осигуряване на киберсигурността в гражданското въздухоплаване.Необходимо е да се предвидиуредба относно киберсигурността в гражданското въздухоплаване, каквито са изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/1583 на Комисията от 23 септември 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на мерките за киберсигурност. Мерките са вече отразени в т. 01.4, Глава 01 от Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване (НПСГВ) и т. 1.7, Глава 1 от Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване по отношение на мерките за киберсигурност, както и в т. 11.1.2 и 11.2.8, Глава 11 от НПСГВ по отношение на изисквания към лицата, имащи достъп до информационни и комуникационни, технологични системи и данни от критично значение в гражданското въздухоплаване.

На четвърто място, понастоящем Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ предоставя административни услуги, за които не са предвидени такси. За извършването им е ангажиран значителен административен ресурс. Липсват основания за събиране на такси за административно обслужване. В уредбата на Европейския съюз е предвидено предоставянето на административни услуги, които са задължителни за компетентната администрация, а именно – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Необходимо е при остойностяването на тези административни услуги да се предвидят такси. Събирането на тези такси се предвижда да постъпва като приход в държавния бюджет.

На пето място в Закона за гражданското въздухоплаване липсват санкции за неспазване на някои регламенти на ЕС в областта на гражданското въздухоплаване. Необходимо е да се предвидят административнонаказателни разпоредби, отразяващи възникнали нови основания за търсене на административнонаказателна отговорност, произтичащи от уредбата на ЕС.

### По тази причина са предложените разпоредби за неизпълнение в срок на изискванията на задължения, произтичащи от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията.

В случай че промяна в закона не бъде предприета, съществува риск от образуване на наказателна процедура за нарушение на правото на ЕС срещу Република България от Европейската комисия.

Друго основание за предлагане на санкционни разпоредби в проекта на закон е свързано с постъпило допълнително запитване от страна на Европейската комисия в информационна фаза EU Pilot №: 10450/23 относно санкции във връзка с нарушения на регулаторната рамка за единно европейско небе.

В своето запитване Комисията отправя допълнителни уточнителни въпроси във връзка с налагания от Република България санкционен режим в съответствие с чл. 9 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе по отношение на онези ползватели на въздушното пространство и доставчици на аеронавигационно обслужване, които не изпълняват приложимите изисквания и срокове, произтичащи, от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията.

В точки 3.3, 4.3, 5.3 и 6.3 от Приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 са предвидени срокове за внедряването на редица функции за управление на въздушното движение (УВД). Функциите трябва да бъдат внедрени от ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори или доставчиците на аеронавигационно обслужване по смисъла на Регламент (ЕО) № 549/2004 в определените срокове в периода от края на 2022 г. до края на 2027 г. В случай на неизпълнение, чл. 9 от Регламент (ЕО) № 549/2004 за определяне нарамката за създаването на Единно европейско небе предвижда държавите членки да определят санкции за нарушения на регулаторната рамка за единно европейско небе (ЕЕН), които да са „ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект“. По този начин държавите следва да гарантират спазването на приложимите изисквания и сроковете, произтичащи от Регламент (ЕС) 2021/116. Когато е необходимо, те са длъжни да прилагат санкциите по отношение на онези ползватели на въздушното пространство и доставчици на обслужване, които не спазват тези изисквания.

В допълнение към първоначалния отговор от България и постъпилите впоследствие допълнителни въпроси от Комисията, изискващи по-голяма яснота и конкретизиране вида и естеството на налаганите от България санкции съгласно член 9 от Регламент (ЕО) № 549/2004 при нарушения на хармонизираната регулаторна рамка за Единно европейско небе, българската страна предприема незабавни действия за приемането на допълнителни текстове в Закона за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗИД на ЗГВ.)

В мярка 81 от [Плана за действие с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз](https://strategy.bg/Publications/View.aspx?lang=bg-BG&categoryId=&Id=368&y=&m=&d=), РГ – 9 Транспортна политика е предвидено осигуряване прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103, Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2020/639. По отношение Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/103 на Комисията от 23 януари 2019 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване, както и укрепване на някои специфични мерки, свързани със сигурността на въздухоплаването се предлагат основания за предприемане на мерки относно киберсигурността. На практика тези мерки ще бъдат отразени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване.

По отношение Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства и Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/639 на Комисията от 12 май 2020 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 по отношение на основните сценарии за експлоатация във или извън обсега на видимост, се предвижда въвеждането на електронна система за регистрация на операторите на безпилотни летателни системи. Всички тези предложения са част от предлагания законопроект, и те представляват единна законодателна инициатива.

Предвид горното е видно, че действащият Закон за гражданското въздухоплаване не урежда:

1. обществени отношения, свързани с оповестяването и воденето на всички регистри по прилагането му;

2. изрично кои са лицата, които имат право да обжалват решенията на летищния оператор на летищата, попадащи в обхвата на Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси при условията и по реда на Глава Хв от закона;

3. обществени отношения, свързани с предприемане на мерки за осигуряване на киберсигурността в гражданското въздухоплаване;

4. обществени отношения, свързани със заплащането на такси за извършване на административни услуги от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“;

5. обществени отношения, свързани с търсене на административнонаказателна отговорност и налагане на санкции при нарушения на Регламент (ЕС) № 376/2014 и при нарушения на регулаторната рамка за Единно европейско небе.

Въз основа на изложеното могат да бъдат формулирани следните проблеми:

***Проблем 1.*** **„Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в Закона за гражданското въздухоплаване“**

Както бе посочено по-горе, в Закона за гражданското въздухоплаване не са посочени изчерпателно регистрите по прилагането му. В действащата уредба такива са предвидени в подзаконови актове по прилагането на закона**.** Със законопроекта се предвижда разпоредба, в която се изброяват изчерпателноводените от ГД ГВА регистри, като по този начин се постига съответствие с изискванията на Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа.

***Проблем 2.*** **„Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България“**

Както бе посочено по-горе, в ход епроцедура за нарушение (infringement) № 2014/4241 срещу Република България за неправилно прилагане на Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и на Регламент (EО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, въз основа на чл. 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В случай, че не бъдат предприети законови изменения, съобразно препоръките на Европейската комисия, съществува риск от образуване на съдебно производство пред Съда на Европейския съюз срещу Република България за неспазване на нормативната уредба на ЕС.

***Проблем 3.* „Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“**

Както бе посочено по-горе, В ЗГВ липсват основания за предприемане на мерки за осигуряване на киберсигурността в гражданското въздухоплаване.Необходимо е да се предвидиуредба относно киберсигурността в гражданското въздухоплаване, каквито са изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/1583 на Комисията от 23 септември 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на мерките за киберсигурност. Мерките са вече отразени в т. 01.4, Глава 01 от НПСВГи т. 1.7, Глава 1 от НПСВГ по отношение на мерките за киберсигурност, както и в т. 11.1.2 и 11.2.8, Глава 11 от НПСГВ по отношение на изисквания към лицата, имащи достъп до информационни и комуникационни, технологични системи и данни от критично значение в гражданското въздухоплаване. Необходимо е наличие на законова норма, за да се гарантира прилагането им.

***Проблем 4.* „Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“**

Понастоящем ГД ГВА предоставя административни услуги, за които не са предвидени такси. За извършването им е ангажиран значителен административен ресурс. Липсват основания за събиране на такси за административно обслужване. В уредбата на Европейския съюз е предвидено предоставянето на административни услуги, които са задължителни за компетентната администрация, а именно – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Необходимо е при остойностяването на тези административни услуги да се предвидят такси.

Административните услуги произтичат от уредба на ЕС, съдържаща обвързващи изисквания за националния контролен орган (ГД ГВА) да извършва определени административни действия. Те се изпълняват своевременно по ред, установен нормативно, и се съдържат в Регистъра на услугите, част от Административния регистър. Остойностяването им не е направено досега. Основание за събирането им – също. Тези такси ще постъпват като приход в държавния бюджет.

***Проблем 5.* „Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти“**

Както бе посочено по-горе, в ЗГВ липсват санкционни норми за неспазване на някои регламенти на ЕС в областта на гражданското въздухоплаване. Необходимо е да се предвидят административнонаказателни разпоредби, отразяващи възникнали нови основания за търсене на административнонаказателна отговорност, произтичащи от уредбата на ЕС.

Такива са предложените разпоредби за неизпълнение в срок на изискванията на задължения, произтичащи от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията. В случай, че промяна в закона не бъде предприета, съществува риск от образуване на наказателна процедура за нарушение на правото на ЕС срещу Република България от Европейската комисия.

Също така е необходимо да се предприемат и неотложни законодателни мерки по въвеждането на санкции в националната уредба предвид постъпило допълнително запитване от Европейската комисия в информационна фаза EU Pilot №: 10450/23 относно санкции във връзка с нарушения на регулаторната рамка за Единно европейско небе. Запитването на Европейската комисия е дали е въведен в законодателството санкционен режим в съответствие с чл. 9 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе по отношение на онези ползватели на въздушното пространство и доставчици на аеронавигационно обслужване, които не изпълняват приложимите изисквания и срокове, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент(ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията. При невъвеждането в закона на санкции, които да са „ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект“, съществува риск от започване на наказателна процедура за нарушение на правото на ЕС срещу Република България.

Доколкото в закона не са разписани някои от изискванията за започването и за осъществяването на уредената в закона стопанска дейност, следва да се има предвид, че тези изисквания се съдържат в регламентите на Европейския съюз, които имат пряко действие във вътрешното ни законодателство. Така например, за извършване на дейност като авиационен оператор, съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година [за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=celex:32012R0965) – Приложение ІІІ, се съдържат всички изисквания, на които даден кандидат за получаване на издаване на свидетелство за авиационен оператор, респ. авиационен оператор, следва да отговаря. Всеки авиационен оператор е длъжен да поддържа това ниво на безопасна експлоатация, доказвана с наличието и актуализирането на изброените в регламента документи, в хода на осъществяваната от него стопанска (търговска) дейност. Също така в Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 година относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи, Приложение І – част М, се съдържат всички изисквания, които дадена организация за техническо обслужване на авиационна техника задължително следва да изпълнява постоянно при извършваната от нея стопанска дейност. С тези и множество други регламенти на ЕС в областта на гражданското въздухоплаване се уреждат изчерпателно нормативните изисквания, на които стопанските субекти в гражданското въздухоплаване следва да отговарят. Изброяването на същите изисквания в националната уредба (Закона за гражданското въздухоплаване) единствено би довело до дублиране на националната уредба с приложимото европейско законодателство.

Сроковете на административните производства, които се осъществяват в ГД ГВА, са изрично посочени в чл. 10, ал. 2 и чл. 16е, ал. 1 от ЗГВ. Общите административни срокове са посочени и в общия закон – Административнопроцесуалния кодекс (АПК). Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ служебно събира доказателствата, които са налични в други администрации в Република България, на основание чл. 9, ал. 2 и чл. 36 от АПК. В случая се прилага общата процесуална уредба, поради което изричното й посочване в специалния закон би довело до дублиране на нормите, касаещи служебното събиране на документи, издавани от национални органи на власт. Документи, събирани служебно са напр. дипломите за завършено образование на лица, завършили образованието си в учебни заведения на територията на страната.

# Заинтересовани страни

**Заинтересовани страни:**

**1. Въздушните превозвачи, (български и чужди) опериращи на територията на летищата на страната-** променлив брой – повече от 40 бр.

**2. Авиационната индустрия:** въздушни превозвачи, лицензирани в РБ – 17 бр.,авиационни оператори, извършващи специализирани операции – 10 бр., оператори по наземно обслужване **-** 42 бр.,летища, сертифицирани съгласно Регламент (ЕС) 139/2014 – 4 бр., други летища – 36 бр., организации за техническо обслужване – 52 бр., регулирани агенти – 13 бр., познати изпращачи – 5 бр., организации за обучение – 36 бр., и т.н. **.**

**3. Авиационен персонал, лицензиран в България и ЕС**

Полетен персонал, лицензиран в РБ - променлив брой – повече от 500 бр., лицензирани лица за техническо обслужване в РБ – 1133 бр., лица по сигурността – 539 бр., 566 бр. в ДП РВД.

**4. Доставчици на аеронавигационно обслужване** – 1 бр.(ДП РВД).

**5. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“**

**6. Летище София – чрез концесионера му „Соф Кънект“ АД.**

# Цели

***Проблем 1.* „Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ“**

***Цел 1:*** Създаване на регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в Закона за гражданското въздухоплаване, като по този начин се увеличи публичността на разпоредбите, уреждащи всеки от тези регистри.

***Цел 2:*** Постигане на съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД и Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа

***Цел 3:*** Спазване наизискванията на правото на ЕС.

***Проблем 2.* „Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България****“**

***Цел 1:***  Предотвратяване на риска от образуване на съдебно производство пред Съда на Европейския съюз срещу Република България за неспазване на нормативната уредба на ЕСпоради неправилно прилагане на Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и на Регламент (EО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, въз основа на чл. 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз..

***Цел 2:*** Изрично посочване на възможността за обжалване решенията на летищния оператор по реда на глава Хв от ЗГВ.

***Проблем 3.* „Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“**

***Цел 1:*** Създаване на уредба в закона относно киберсигурността в гражданското въздухоплаване, която да бъде отразена в съответните документи по прилагането на закона.

***Цел 2:*** Създаване на предпоставки за повишаване на сигурността на въздухоплаването.

***Цел 3:*** Създаване на гаранции за авиационната индустрия за непрекъснат експлоатационен процес.

***Проблем 4.* „Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“**

***Цел 1:*** Създаване на основания за събиране на такси за административно обслужване в областта на административните такси за административни услуги, произтичащи от уредбата на ЕС, за които няма основания за събиране в закона.

***Цел 2:*** Постигане на съответствие с Регистъра за услугите към Административния регистър.

***Проблем 5:* „Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“.**

***Цел 1:*** Въвеждане на санкции за неспазване на регламенти на ЕС в областта на гражданското въздухоплаване.

***Цел 2:*** Предотвратяване на риск от предприемане на наказателни процедури срещу Република България за неспазване на уредбата на ЕС.

***Цел 3:*** Повишаване на нивото на сигурност и безопасност в гражданското въздухоплаване.

# Варианти на действие

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Вариант 1:***  ***„Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Вариант 2***  ***„Нежелан“*** | ***Вариант 3 :*** | |
| ***Проблем 1:*** | ***Описание:***  ***Оставане в сила на настоящата уредба***  ***Рискове: неспазване на действащата вътрешна уредба, касаеща публичните регистри*** | ***Описание:***  ***Предлага се създаването на разпоредба, предвиждаща изрично посочване на водените от ГД ГВА регистри. С промяната на на чл. 16б, ал. 1, т. 5 от проекта се посочват следните регистри: регистър на гражданските въздухоплавателни средства на Република България по електронна система за регистрация на операторите на безпилотни летателни системи по чл. 16б, ал. 1; регистър на въздушните превозвачи с валиден оперативен лиценз на въздушен превозвач на Общността; регистър на лицензиите на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника; регистри на летищата по чл. 43, ал. 2; регистър за издадени лицензи за летищен оператор и оператор по наземно обслужване или самообслужване; регистър на издадените свидетелства/разрешителни на авиационни оператори; регистър на лицата, на които е издадено удостоверение по чл. 119е; регистър*** ***на свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал.***  ***По този начин ще се осигури постигане на исканите цели, които са от значение за решаването на проблема: изрично въвеждане на водените от ГД ГВА регистри, спазване на уредбата, постигане на осведоменост в обществото***  ***Рискове: не се предвиждат*** | ***Описание:***  ***В случай, че не бъдат предприети законодателните мерки, изразяващи се в описване на водените от ГД ГВА регистри, ще настъпят неблагоприятни последици за държавата, индустрията и гражданите. Доколкото за целите на извършване на стопанската дейност на икономическите оператори е необходимо да има уредба, съдържаща изискванията затези регистри, липсата й би довела до неяснота относно приложимото право към дейността им.***  ***Рискове:***  ***Неспазване на повелителни норми на вътрешното законодателство*** | ***Описание:***  ***Няма такъв***  ***Рискове: не се предвиждат*** | |
| ***Проблем 2:*** | ***Описание: неприключила процедура по нарушение пред ЕК***  ***Рискове: предприемане на съдебни действия срещу РБ пред СЕС*** | ***Описание:***  ***С въвеждането на изменението в чл. 122к от ЗГВ се постига изричност относно видовете субекти, които могат да обжалват решението на летищния оператор по реда на глава Хв от ЗГВ.***  ***Предвид наличието на открита процедура по нарушение на правото на ЕС срещу РБ, е необходимо да се гарантира своевременното прекратяване на наказателната процедура***  ***Рискове: няма такива*** | ***Описание:***  ***При неизпълнение на указанията на ЕК ще бъдат предприети съдебни действия пред Съда на Европейския съюз, които биха довели до неблагоприятни последици за Република България.***  ***Рискове: заплащане на значителни по размер глоби*** | ***Описание: няма такъв***  ***Рискове: не се предвиждат*** | |
| ***Проблем 3:*** | ***Описание:***  ***Остава действащата уредба***  ***Рискове: липсва вътрешна уредба, в съответствие с регламенти на ЕС в областта на сигурността*** | ***Описание:***  ***С проекта се въвеждат разпоредби, които способстват прилагането на изискванията в областта н сигурността, в т.ч. и на киберсигурността в гражданското въздухоплаване, като по този начин се постига съответствие с приложимата уредба на ЕС и се гарантира сигурността в дейността на икономическите оператори в авиационната индустрия. Така се създава задължение за летищните оператори, въздушните превозвачи и субектите, определени в чл. 16к, ал. 1 т. 4-7, да изпълняват мерки за киберсигурност, а именно:***  ***Летищните оператори, въздушните превозвачи, доставчикът на аеронавигационно обслужване, операторите по наземно обслужване, регулирани агенти, познати изпращачи, пълноправни доставчици и познати доставчици идентифицират в програмата си за сигурност, информационните и комуникационни технологични системи и данни от критично значение;***  ***В програмата за сигурност или във всеки друг относим документ, на който се прави позоваване в програмата за сигурност, се описват подробно мерките за осигуряване на защита, разкриване, реагиране и възстановяване от кибератаки;***  ***Набелязват се, разработват се и се прилагат подробни мерки за защита на такива системи и данни срещу незаконна намеса, в съответствие с оценка на риска, извършена от летищния оператор, въздушния превозвач, доставчика на аеронавигационно обслужване, оператора по наземно обслужване, регулирания агент, познат изпращач, пълноправен доставчик и познат доставчик, по целесъобразност;***  ***При изпълнение на функциите си по т. 1.7.4. от Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване ГД ГВА извършва контрол върху дейността на операторите и субектите по т. 1.7.1. от посочената национална програма във връзка с нивото на изпълнение на мерките за киберсигурност, посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията и Националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване.***  ***Рискове: не се предвиждат*** | ***Описание: липсват норми, въз основа на които да бъдат предприемани административнонаказанелни***  ***производства срещу лица, които не спазват изискванията на закона и регламентите в областта на сигурността, в т.ч. на киберсигурността.***  ***Липсват норми, които да бъдат основание за прилагането на националните документи, като Националната програма за сигурността в гражданското въздухоплаване и др.***  ***Рискове: липса на контрол над индустрията*** | ***Описание:***  ***Няма такъв***  ***Рискове: не се предвиждат*** | |
| ***Проблем 4:*** | ***Описание: остава действащата уредба***  ***Рискове: липсват основания за събиране на такси*** | ***Описание: въвеждат се основания за събиране на такси, които да покриват услугите, посочени в Регистъра за административните услуги. В него са изброени такива, които понастоящем не се заплащат.***  ***Така напр. се въвеждат основания за събирането на такси за*** ***регистрация и годишна проверка за съответствие на летища,* *за вписване/продължаване на валидност/подновяване на квалификационния клас към свидетелства за правоспособност ,за* *назначаване на 24 битов идентификационен код на транспондер, работещ в режим S-mode“,*** ***за издаване на специално разрешение за извършване на полет за летателни апарати без съответствие със сертификат за тип, за издаване на единен сертификат за оператор на съоръжения за обслужване на пътници за летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, както и годишна проверка за съответствие с условията, при които е издаден сертификата.***  ***При определянето на таксите са съобразени изискванията на Методиката за определяне на разходоориентиран размер на таксите и разходването им, приета от Министерския съвет.***  ***Рискове: не се предвиждат*** | ***Описание: липсват основания за събиране на такси, за които администрацията предоставя услуги***  ***Рискове: липсват приходи в държавния бюджет за реално предоставяни административни услуги;***  ***Ще продължи да е налице несъответствие с уредбата на ЕС*** | ***Описание:***  ***Частично приемане на някои от основанията***  ***Рискове: не се заплащат част от задължителните услуги*** | |
| ***Проблем 5:*** | *Описание: Липса на промяна в нормативната уредба*  *Рискове: опасност от наказателни процедури срещу България* | *Описание:*  ***Необходимо е регулиране на отношенията по прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014, което се отнася съответно за лица по чл. 4 и лице по чл. 16 от Регламент (ЕС) 376/2014, които не изпълнят или не изпълнят в срок задълженията си по този регламент****-*  ***По отношение Регламент (ЕО) № 549/2004 - предвид обстоятелството, че се въвеждат административни наказания, се прилагат принципите на чл.*** *9 от* ***Регламент (ЕО) № 549/200.***  ***Според двете цитирани разпоредби - в двата регламента – чл.21 и съответно чл.9, държавите членки са длъжни да предвидят в националното си законодателство санкции, които да са „ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект“.***  ***Предложените размери на санкциите са съобразени с високата степен на обществена опасност при нарушаване на посочените в регламентите изисквания, и отчитат финансовите възможности на адресатите на разпоредбите***  *Рискове: не се предвиждат* | *Описание: липсват санкционни разпоредби при неизпълнение на изискванията, произтичащи от* ***Регламент (ЕС) № 376/2014 и Регламент (ЕО) № 549/2004*** *:*  *Рискове: завеждане на наказателни процедури срещу България, при осъждане ще се плащат глоби* | *Описание:*  *Не се предвижда такъв*  *Рискове: не се предвиждат* |

Квалифицирането на нарушенията и определянето на предложените в законопроекта санкции произтичат от следното европейско законодателство: Рeгламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията, Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе по отношение на онези ползватели на въздушното пространство и доставчици на аеронавигационно обслужване и Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент(ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията. Материалноправните изисквания към задължените субекти се съдържат в тях. Принципите за определянето на санкциите са заложени в самите регламенти, като целта е същите да бъдат „ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект“. Предвид значимостта на вредоносните резултати при евентуално нарушаване на задълженията, произтичащи от материалноправните норми, държавите – членки разполагат с правото да определят размерите на санкциите. В случая тези размери са съобразени с финансовите възможности на задължените субекти, и целят превенция при спазването на техните нормативноустановени задължения.

Като критерий за квалифициране на нарушенията в посочените два регламента е взета предвид степента на застрашаване на обществения интерес и изискванията за безопасност във въздухоплаването. По отношение неспазването на изискванията на Регламент (ЕС) № 376/2014, със санкциите се цели докладването на събития в предвидения срок с оглед своевременно предприемане на действия от страна на въздухоплавателните организации и от компетентните органи, насочени към повишаване на безопасността в гражданското въздухоплаване, респ. към намаляване на рисковете за безопасността и свеждане до приемливи граници на вероятността от реализирането на събития с висок риск и тежки последствия, вкл. разрушени въздухоплавателни средства, сгради и инфраструктура и жертви. По отношение изпълнението на изискването в точки 3.3, 4.3, 5.3 и 6.3 от Приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116, в които са предвидени срокове за внедряването на редица функции за управление на въздушното движение (УВД), се цели създаване на нормативноустановена гаранция за тяхното изпълнение. Функциите трябва да бъдат внедрени от ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори или доставчиците на аеронавигационно обслужване по смисъла на Регламент (ЕО) № 549/2004 в определените срокове в периода от края на 2022 г. до края на 2027 г. Неизпълнението на тези задължения засяга значими обществени интереси. При определяне на размерите на санкциите е предвидена възможност за тяхното диференциране по размер. Съобразено е, че лицата, които биха нарушили изискванията на посочените регламенти, са както физически, така и юридически лица. Предвид заложените принципи в двата регламента, при определяне на размерите на санкциите е съобразено, че принципът на пропорционалността ще бъде водещ. Принципът на ефективността определя момента, в който нарушението е извършено. Принципът на възпиращия ефект представлява превенцията, която предвидените санкции и техните размери – в минимум и максимум, биха мотивирали правнозадължените лица да съобразяват тяхното наличие, за да спазват съществуващите задължения към дейността им.

Предвидените в законопроекта основания за събиране на такси, за които се предоставят административни услуги произтичат от европейското законодателство, като например – Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията  
от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 година за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/358 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 по отношение на свидетелствата за правоспособност на пилоти на планери, Регламент № (ЕО) 262/2009 на Комисията от 30 март 2009 година за определяне на изисквания за координираното разпределение и използване на кодове за запитване в режим S за Единното европейско небе и в изпълнение на чл. 7, ал. 3 от Регламент за изпълнение № (ЕС) 1207/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 година за определяне на изисквания относно функционирането и др. Определянето на размерите на тези такси е съобразено изцяло с принципите и процедурите, предвидени в методиката по чл.7а от ЗОАРАКСД. С определянето на санкциите и таксите не се въвежда нова административна тежест за субектите, определени в съответните разпоредби.

# Анализ на въздействията

## Определяне на икономическите, социални и екологични въздействия

Засегнати субекти при всеки от проблемите и вариантите за тяхното решаване са на първо място гражданите. Засегнати са и лицата от авиационния персонал, икономическите оператори от авиационната индустрия, в частност ползвателите на летище София – въздушни превозвачи и други авиационни оператори, излитащи, кацащи и паркиращи на територията на летище София. Анализират се икономическите и социалните аспекти на предвидените мерки, но не и екологичните, тъй като те не са предмет на уредба с настоящите изменения и допълнения.

С оглед усложнената международна обстановка, както и отчитайки несигурността във веригата на доставки на горива, понастоящем е трудно да се планира развитието на авиационния отрасъл. Предвид обстоятелството, че съществуването на авиационната индустрия е обусловено от наличието на постоянни източници на горива, производни от нефта, в т.ч. керосина, който е единственото самолетно гориво, е нереалистично да се формулират конкретни прогнози за развитието на отрасъла в близките няколко години.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 1:*** *„Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ“* | | | | | |
|  | ***Икономически въздействия*** | ***Социални въздействия*** | ***Екологични въздействия*** | ***Специфично въздействие 1*** | ***Специфично въздействие …*** |
| ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Няма да се постигне******съответствие с изискванията на действащата нормативна уредба, съответно ГД ГВА може да бъде обект на санкции*** | ***.******гражданите и индустрията няма да бъдат в достатъчна степен информирани за тези регистри*** | ***не се предвиждат*** | ***1. не се предвиждат…*** | ***1. не се предвиждат…*** |
| ***Вариант 1***  ***„Предприемане на законодателно-то предложение“*** | ***Ще се постигне съответствие с нормативната уредба*** | ***Гражданите и индустрията ще бъдат в достатъчна степен уведомени за наличието на тези регистри.***  ***Ще се улесни осъществяването на стопанската дейност на икономическите оператори*** | ***Не се предвиждат*** | ***1. не се предвиждат*** | ***1. не се предвиждат*** |
| ***Вариант 2:***  ***„Нежелан“*** | ***ГД ГВА може да бъде обект на санкции*** | ***Няма да се постигне прозрачност в осъществяване на административната***  ***дейност*** | ***не се предвиждат*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвиждат*** |
| ***Вариант 3:***  ***„Частичен“*** | ***не се предвижда*** | ***не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |

В случая са неприемливи Вариант 0 и Вариант 2, тъй като по този начин не се постига съответствие с действащата нормативна уредба.

Препоръчителен е Вариант 1, с който се постига съответствие с действащата уредба, и се гарантират положителните икономически и социални последици за гражданите и авиационната индустрия.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 2:*** ***„****Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България“* | | | | | |
|  | ***Икономически въздействия*** | ***Социални въздействия*** | ***Екологични въздействия*** | ***Специфично въздействие 1*** | ***Специфично въздействие …*** |
| ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Няма да бъде прекратена наказателната процедура*** | ***Ще има основание за някои представители на индустрията да твърдят, че са нарушени правата им*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда …*** |
| ***Вариант 1: „Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Ще бъде прекратена процедурата, и държавата няма да бъде осъдена да плаща значителни по размер глоби*** | ***Всички представители на индустрията ще бъдат осведомени за правата си*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 2: „Нежелан“*** | ***Наказателната процедура ще завърши с иск пред СЕС, и ще се стигне до заплащане на глоби от държавата*** | ***Някои от ползвателите на летище София няма да бъдат осведомени за правата си*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 3: „Частичен“*** | ***няма*** | ***няма*** | ***Няма*** | ***няма*** | ***няма*** |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 3:*** *„Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | | | | | |
|  | ***Икономически въздействия*** | ***Социални въздействия*** | ***Екологични въздействия*** | ***Специфично въздействие 1*** | ***Специфично въздействие …*** |
| ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Ще бъдат незащитени икономическите оператори в авиацията*** | ***Ще се застрашат интересите на гражданите и бизнеса*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 1: „Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Ще се гарантира спазването на уредбата на ЕС, и ще се повиши нивото на сигурност в индустрията*** | ***Ще се гарантират правата на пътниците и функционирането на авиационната индустрия*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 2: „Нежелан“*** | ***Ще се стигне до внезапни прекъсвания на дейността на икономическите оператори*** | ***Ще се нарушат интересите на пътниците*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 3: „Частичен“*** | ***няма*** | ***няма*** | ***Няма*** | ***няма*** | ***няма*** |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 4:*** *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | | | | | |
|  | ***Икономически въздействия*** | ***Социални въздействия*** | ***Екологични въздействия*** | ***Специфично въздействие 1*** | ***Специфично въздействие …*** |
| ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Няма да постъпват приходи в държавния бюджет*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда …*** |
| ***Вариант 1: „Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Ще постъпват средства в държавния бюджет*** | ***Ще се остойности административна***  ***та дейност на ГД ГВА*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 2: „Нежелан“*** | ***Няма да бъде съобразен Регистъра на административните услуги***  ***Няма да постъпват приходи в държавния бюджет*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 3: „Частичен“*** | ***Въвеждане на някои от таксите – ще се постигне частично приход в държавния бюджет*** | ***Не се предвиждат*** | ***Няма*** | ***няма*** | ***няма*** |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 5: „Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти*** *на ЕС“* | | | | | |
|  | ***Икономически въздействия*** | ***Социални въздействия*** | ***Екологични въздействия*** | ***Специфично въздействие 1*** | ***Специфично въздействие …*** |
| ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Няма да има гаранции за безопасността при извършване на дейността на икономическите оператори в авиационната индустрия*** | ***Съществува риск за безопасността на пътниците*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда …*** |
| ***Вариант 1: „Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Ще се съобразят изискванията на регламентите*** | ***Ще се повиши нивото на безопасност*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 2: „Нежелан“*** | ***Риск от наказателни процедури срещу държавата, ще се заплащат високи размери на глоби, налагани от СЕС*** | ***Ще се снижи нивото на безопасност*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвижда*** |
| ***Вариант 3: „Частичен“*** | ***Не се предвижда*** | ***Не се предвиждат*** | ***Не се предвиждат*** | ***няма*** | ***няма*** |

## Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти

Ползите, които ще възникнат от въвеждането на предлаганите изменения, ще се отнасят до:

* Интересите на държавата – в случай, че не бъдат образувани наказателни процедури за неспазване на законодателството на ЕС;
* Интересите на авиационната индустрия – в случай, че се предприемат мерки за повишаване на нивото на сигурност и безопасност в гражданското въздухоплаване;
* Интересите на гражданите – с повишаване на възможността за тяхната информираност за наличието на регистри, водени от ГД ГВА и за размера на таксите за извършване на административни услуги;
* ГД ГВА - с приемането на законодателни мерки, ще постигне съответствие с приложимата уредба – национална и на ЕС.

Непредвидени въздействия не се очакват.

В анализираните въздействия не са включени тези, които се отнасят до екологичните аспекти, тъй като измененията не касаят пряко дейностите, свързани с опазването на околната среда.

* **Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 1:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 1:*** ***„****Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, ЗГВ“* | | **Вариант 0: „*Без действие“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | | ***Х*** | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 1: „****Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ“* | | **Вариант 1: „*Предприемане на законодателното предложение“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 1: „****Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ“* | | **Вариант 2: *„Нежелан“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

## Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 2:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 2:*** *Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България* | | **Вариант 0: „*Без действие“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 2:*** *Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България* | | **Вариант 1: „*Предприемане на законодателното предложение“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 2:*** *Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България* | | **Вариант 2: *„Нежелан“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

## Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 3:*** *„Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | | **Вариант 0*:“Без действие*“** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 3:*** *„Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | | **Вариант 1: „*Предприемане на законодателното предложение“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 3:*** *„Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | | **Вариант 2: „Нежелан“** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

## Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 4

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 4:***  *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | | **Вариант 0 *“Без действие“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 4:***  *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | | **Вариант 1: „*Предприемане на законодателното предложение“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 4:***  *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | | **Вариант 2: „*Нежелан*“** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

## Качествена оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти при решаването на Проблем 5

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 5:***  *„Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“* | | **Вариант 0: “*Без действие*“** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 5:***  *„Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“* | | **Вариант 1: „*Предприемане на законодателното предложение“*** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 5:***  *„Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“* | | **Вариант 2: „*Нежелан*“** | | |
| **Вероятност въздействието да се прояви** | **Въздействие 1** | | **Въздействие 2** | **Въздействие 3** |
| ***Ниска*** |  | |  | ***Х*** |
| ***Средна*** |  | |  |  |
| ***Висока*** | ***Х*** | | ***Х*** |  |

## Количествена оценка на най-значимите въздействия и на специфичните им аспекти

***Проблем 1.****Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ.*

***Вариант 0: „Без действие“:***

***Въздействие 1****:* *Няма да се постигне съответствие с изискванията на действащата нормативна уредба, съответно ГД ГВА може да бъде обект на санкции.*

***Въздействие 2:*** *гражданите и авиационната индустрия няма да бъдат в достатъчна степен информирани за тези регистри.*

***Вариант 1*** ***„Предприемане на законодателното предложение“***

***Въздействие 1****: Постигане на исканите цели, които са от значение за решаването на проблема – изрично въвеждане на водените от ГД ГВА регистри, спазване на уредбата.*

***Въздействие 2:*** *постигане на по-висока осведоменост в обществото и авиационната индустрия.*

***Вариант 2: „Нежелан“***

***Въздействие 1****: ГД ГВА може да бъде обект на санкции.*

***Въздействие 2:*** *Няма да се постигне в достатъчна степен прозрачност в осъществяване на административната дейност*

***Проблем 2.*** *Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България.*

***Вариант 0 „Без действие“***

***Въздействие 1****: Няма да бъде прекратена наказателната процедура пред ЕК.*

***Въздействие 2:*** *Ще има основание за някои представители на индустрията да твърдят, че са нарушени правата им.*

***Вариант 1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Въздействие 1****: Ще бъде прекратена наказателната процедура пред ЕК, и държавата няма да бъде задължена да плаща глоби*

***Въздействие 2:*** *Всички представители на индустрията ще бъдат наясно с правата си за обжалване на решенията на летищния оператор по реда на Глава Хв от ЗГВ*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Въздействие 1****: Наказателната процедура пред ЕК ще завърши с иск пред СЕС, и ще се стигне до заплащане на глоби от държавата.*

***Въздействие 2:*** *Някои от ползвателите на летище София няма да бъдат осведомени за правата си за обжалване на решенията на летищния оператор по реда на Глава Хв от ЗГВ.*

***Проблем 3.*** ***„****Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“*

***Вариант 0 „Без действие“***

***Въздействие 1****: Ще бъде затруднена в значителна степен дейността икономическите оператори в авиацията от кибератаки*

***Въздействие 2:*** *Ще се застрашат интересите на гражданите при пътнически превози*

***Вариант 1*** ***„Предприемане на нормативната промяна“***

***Въздействие 1****: Ще се гарантира спазването на уредбата на ЕС, и ще се повиши нивото на сигурност в авиационната индустрия*

***Въздействие 2:*** *Ще се гарантират правата на пътниците и функционирането на авиационната индустрия*

***Вариант 2 „Нежелан“:***

***Въздействие 1****: Ще се стигне до внезапни прекъсвания на дейността на икономическите оператори в авиационната индустрия*

***Въздействие 2:*** *Ще се нарушат интересите на пътниците*

***Проблем 4.*** *„****Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“***

***Вариант 0„Без действие“***

***Въздействие 1****: Няма да постъпват средства в държавния бюджет*

***Въздействие 2:*** *Не се предвиждат социални последици*

***Вариант 1*** ***„Предприемане на нормативната промяна“***

***Въздействие 1****: Ще постъпват средства в държавния бюджет*

***Въздействие 2:*** *Ще се остойности административната дейност при ГД ГВА при извършване на определени административни услуги*

***Вариант*** ***2 „Нежелан“:***

***Въздействие 1****: Няма да бъде съобразен Регистърът на административните услуги*

***Въздействие 2:*** *Не се предвиждат социални последици*

***Проблем 5.*** ***„Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти*** *на ЕС“*

***Вариант 0 „Без действие“***

***Въздействие 1****: Няма да има гаранции за безопасността при извършване на дейността на икономическите оператори в авиационната индустрия*

***Въздействие 2:*** *Съществува косвен риск за безопасността на пътниците*

***Вариант 1*** ***„Предприемане на нормативната промяна“***

***Въздействие 1****: Ще се съобразят изискванията на:*

* *Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията,*
* *Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе*
* *Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията*

***Въздействие 2:*** *Ще се повиши нивото на безопасност в гражданското въздухоплаване*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Въздействие 1****: Риск от наказателни процедури срещу държавата -ще се заплащат високи размери на глоби, налага ни от СЕС*

***Въздействие 2:*** *Ще се снижи нивото на безопасност в гражданското въздухоплаване*

*Възможни методи за анализа на въздействията*

* *Оценка на риска*
* *Анализ на разходите и ползите*
* *Анализ на ефективността*
* *Мултикритериен анализ*
* *Оценка на въздействието върху малките и средните предприятия*

Предвид множеството въпроси от областта на безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване, за които е необходимо изготвянето и въвеждането на изрична уредба, методът обхваща анализ на съществуващите проблеми, подбор на възможните законодателни решения и формулиране на разпоредби, уреждащи в най-пълна степен съществуващите празноти в националната уредба, което предполага един мултикритериен анализ.

## Административна тежест

***Проблем 1.****Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, ЗГВ*

***Вариант 0******„Без действие“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 1*** ***„Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи).*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Проблем 2.****„Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България“*

***Вариант 0„Без действие“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант*** ***1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Проблем 3.*** ***„****Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“*

***Вариант 0: „Без действие“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант*** ***1*** ***„Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест*

***Проблем 4.*** *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“*

***Вариант 0*** ***„Без действие“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 1***  ***„Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда значително увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

*По отношение въведените основания за събиране на такси за административни услуги стойността на всяка от тях зависи от размерите, които ще бъдат определени при последващото изменение и допълнение в Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта и съобщенията. Доколкото понастоящем такива размери все още не са определени, предварителното изчисляване не може да бъде осъществено на този етап.*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест*

***Проблем 5. „****Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“*

***Вариант 0*** ***„Без действие“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 2 „Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест*

Предлаганите промени не са свързани с увеличаване на административната тежест, тъй като не се създават нови регулаторни или лицензионни режими, не се въвеждат нови регистри и не се въвеждат изисквания, извън нормативно установените в законодателството на ЕС.

Оценка на въздействието върху малките и средните предприятия (МСП - тест):

***Проблем 1.*** *Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ.*

***Вариант 0******„Без действие“***

***Специфично въздействие****:* *МСП няма да бъдат в достатъчна степен информирани за видовете регистри, които се водят в ГД ГВА.*

***Вариант 1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: МСП ще бъдат в достатъчна степен информирани за видовете регистри, които се водят в ГД ГВА.*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: възможни са затруднения в стопанската дейност на МСП.*

***Проблем 2.*** *„Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България“.*

***Вариант 0******„Без действие“***

***Специфично въздействие****: няма да бъде засегната пряко дейността на МСП,* *освен ако не са членове на асоциации на ползвателите на летище София.*

***Вариант 1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: няма да бъде засегната пряко дейността на МСП, освен ако не са членове на асоциации на ползвателите на летище София.*

***Вариант*** ***2 „Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: няма да бъде засегната пряко дейността на МСП, освен ако не са членове на асоциации на ползвателите на летище София.*

***Проблем 3. „****Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“*

***Вариант 0 „Без действие“***

***Специфично въздействие****:* *няма да има необходимата степен на защита на дейността на МСП, опериращи на летищата или ползващи товарни превози.*

***Вариант 1*** ***„Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: ще се повиши степента на защита на дейността на МСП, опериращи на летищата или ползващи товарни превози (в частност касае веригата на доставки).*

***Вариант 2*** ***„Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: възможни са нарушения на дейността на МСП, опериращи на летищата или ползващи товарни превози (в частност касае веригата на доставки).*

***Проблем 4.*** *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“*

***Вариант 0*** ***„Без действие“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи), доколкото се касае за нормативноустановени услуги (в регламенти на ЕС и в Регистъра на административните услуги).*

***Вариант*** ***1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: осъществяват приходи в държавния бюджет след извършване на нормативноустановени услуги (Модел на стандартните разходи)*

***Вариант 2 „Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се предвижда.*

***Проблем 5. „****Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“*

***Вариант 0„Без действие“***

***Специфично въздействие****: ще продължи да се прилага настоящата уредба, където липсват механизми за постигане на по-висока степен на безопасност при експлоатацията на въздухоплавателни средства.*

***Вариант 1 „Предприемане на законодателното предложение“***

***Специфично въздействие****: не се предвижда увеличаване на административната тежест (Модел на стандартните разходи), доколкото се касае за задължения, установени в законодателството на ЕС, и изпълнението на които обвързва адресатите на нормите. Изпълнението на изискванията на регламентите следва да се гарантира от държавите. В регламентите изрично се съдържат разпоредби, задължаващи държавите членки да предвидят в законодателството си санкции, които да са „ефективни, пропорционални и с възпиращо действие“. Няма правна възможност такива санкционни разпоредби да не бъдат предвидени и въведени в националната уредба.*

***Вариант 2 „Нежелан“:***

***Специфично въздействие****: не се изпълняват изискванията на уредбата на ЕС, и се стига до осъждане на страната ни от съда на Европейския съюз за неспазването й.*

Предлаганите промени не са свързани с увеличаване на административната тежест, тъй като не се създават нови регулаторни или лицензионни режими, не се въвеждат нови регистри и не се въвеждат изисквания, извън нормативно установените в законодателството на ЕС. Това е така, тъй като правните действия, представляващи административна услуга и правните действия, представляващи изпълнение на повелителни разпоредби от регламенти на ЕС, се съдържат в съществуващата уредба на ЕС.

Не се създават изначално нови административни услуги, които не са предвидени като правни действия – услуги на компетентния административен орган – ГД ГВА, в приложимите норми на ЕС.

Не се създават изначално нови задължения за лицата, които ще бъдат определени да бъдат обект на административни санкции, защото такива норми, относими към тях и създаващи задължения за субектите, вече съществуват в приложимата уредба на ЕС.

В случая не се променя административната тежест без основания, съществуващи в уредбата на ЕС.

Доколкото административните услуги, за които се предвижда да се събират такси за административно обслужване, се извършват с различна честота и брой в различни периоди, с различно натоварване на различен брой служители, няма константни величини, които да послужат при изчисляване на стандартните разходи и съответно административната тежест.

*Възможни методи за анализа на въздействията*

* *Оценка на въздействието върху малките и средните предприятия*

При прегледа на въздействията на предлаганите нормативни промени върху дейността на малките и средни предприятия е необходимо да се отбележи, че повишаването на безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване увеличава тяхната конкурентоспособност на пазара на въздухоплавателни услуги в ЕС и като цяло нивото на сигурност и безопасност при експлоатацията на въздухоплавателните средства.

При прегледа на критериите от т.нар. МСП – тест се установи следното:

По отношение това дали измененията в законопроекта биха довели до нови разходи за изпълнение на нормативни изисквания, това би се отнасяло евентуално само до вариант 1 „Предприемане на законодателната промяна“ към проблем 4.

Като субекти, които биха отговаряли на изискванията за микро-, малки и средни предприятия по смисъла на чл. 19 от Закона за счетоводството, могат да бъдат посочени предприятията на някои от операторите по наземно обслужване, някои организации за техническо обслужване и организациите за обучение. За никой от тези субекти обаче не възникват задължения за събиране на нови такси, т. е. административната тежест за тях не се увеличава съгласно предлагания законопроект.

По отношение достъпа до финансиране – не се съдържа риск от ограничаването му по никой от вариантите по описаните проблеми.

По отношение инвестиционния цикъл на предприятията – цикълът не се възпрепятства по никой от вариантите по описаните тук проблеми

По отношение ограничаването или забраната за пускане на пазара на продукти – необходимо е да се отбележи, че на територията на страната ни не се произвеждат технически продукти за авиационната индустрия, а само се предлагат различни по вид услуги в икономическия сектор на въздушния транспорт. Ето защо този критерий е неприложим за целите на настоящия анализ.

По отношение по-строгото регулиране на икономическия сектор е необходимо да се отбележи, че с никой от вариантите по описаните проблемите не се предвиждат изцяло нови изисквания, различни от вече установените в уредбата на ЕС. Доколкото се въвеждат норми, те са в изпълнение на влезли в сила разпоредби от регламенти на ЕС.

По отношение това дали измененията ще доведат до създаване или закриване на МСП е необходимо да се вземе предвид настоящото състояние на веригата на доставки на горива и нефтопродукти на пазара на горивата на територията на страната. По никой от вариантите по описаните проблеми не се съдържат предпоставки за закриване на МСП.

При проведените консултации е постъпило само едно предложение от страна на Асоциацията на българските авиокомпании, което не е свързано с проблемите, посочени в настоящата предварителна оценка и с разпоредбите, предлагани с настоящия законопроект.

Същото е отразено в Справката от резултатите от проведените консултации – приложение към този доклад.

За проведените обществени консултации се прилага следния хиперлинк: [Портал за обществени консултации (strategy.bg)](https://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=7626)

<https://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=7711>

## Описание на разходите и ползите върху заинтересованите страни

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 1: „****Липса на изрично посочване на съществуващи регистри, предвидени в подзаконовата уредба, в ЗГВ“* | | | | | | | | |
|  | ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | | | ***Вариант 1:***  ***„Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Вариант 2:***  ***„Нежелан“*** | | ***Вариант 3 :*** | |
| ***Заинтересована страна/група 1***  *Гражданите* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: информираност за лицата, които оказват авиационни услуги*** | *Разходи: няма*  *Ползи: няма*  *Рискове: липса на информираност за лицата, които предоставят авиационни услуги, косвено-нарушаване на правата на пътниците* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група 2***  *операторите на безпилотни летателни системи* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: възможност законосъобразно да осъществяват дейности с БЛС*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи:*** *риск от санкции за незаконосъобразно упражняване на дейности с БЛС* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група 3***  *въздушните превозвачи с валиден оперативен лиценз на въздушен превозвач на Общността;* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: ще се създаде сигурност за бизнеса и гражданите, които искат да ползват пътническите услуги*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група* 4**  *организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника;* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | | ***Разходи: такса за регистрацията***  ***Ползи: постигане на лесна доказуемост, че законосъобразно осъществяват дейността си, представлява гаранция за клиентите*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група*** *5*  *летищата по чл. 43, ал. 2 от ЗГВ* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: такса за регистрация***  ***Ползи: постигане на лесна доказуемост, че законосъобразно осъществяват дейността си, представлява гаранция за клиентите*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група 6***  ***6***  *летищен оператор и оператор по наземно обслужване/самообслужване* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: такса за регистрация***  ***Ползи: постигане на лесна доказуемост, че законосъобразно осъществяват дейността си, представлява гаранция за клиентите*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи:***  ***няма***  ***Ползи:***  ***няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група 7***  *авиационни оператори* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: такса за регистрация***  ***Ползи: постигане на лесна доказуемост, че законосъобразно осъществяват дейността си, представлява гаранция за клиентите*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група 8***  *лицата, на които е издадено удостоверение по чл. 119е от ЗГВ* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: такса за регистрация***  ***Ползи: постигане на лесна доказуемост, че законосъобразно осъществяват дейността си, представлява гаранция за клиентите/любителите/обучаемите*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |
| ***Заинтересована страна/група 9***  *авиационния персонал* | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма, вписват се служебно***  ***Ползи: постигане на лесна доказуемост, че законосъобразно осъществяват дейността си, представлява гаранция за бъдещите работодатели*** | | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 2:*** *„Стартирала процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241, образувана от Европейската комисия срещу Република България“* | | | | |
|  | ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Вариант 1:***  ***„Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Вариант 2:***  ***„Нежелан“*** | ***Вариант 3*** |
| ***Заинтересована страна/група 1***  *Ползвателите на летище София* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи:*** *изричност за целите на упражняване на правата им по обжалване на решенията на летищния оператор**по глава Хв от ЗГВ* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Заинтересована страна/група 2***  *Летищният оператор на летище София* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи:*** *изрична уредба на отношенията с ползвателите, улеснява стопанската дейност* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 3: „*** *Липса на разпоредби, свързани с киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | | | | | | |
|  | ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Вариант 2:***  ***„Предприемане на законодателното предложение“*** | | | ***Вариант 3: „Нежелан“*** | ***Вариант … :*** |
| ***Заинтересована страна/група 1***  *Авиационната индустрия: (летища, ДАНО, въздушните превозвачи, наземни оператори и т.н.)* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: за инсталиране на специално оборудване***  ***Ползи: гаранции за безпрепятственото осъществяване на експлоатационната дейност*** | | | ***Разходи: за възстановяване на експлоатационната дейност след кибератаки***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Заинтересована страна/група 2***  *гражданите* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: безпрепятствено ползване на услуги по въздушен превоз*** | | | ***Разходи: за възстановяване на суми от самолетни билети и т.н.***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Проблем 4:*** *„Липса на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | | | | | | |
|  | ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Вариант 2: „Предприемане на законодателното предложение“*** | | | ***Вариант 3: „Нежелан“*** | ***Вариант 3:*** |
| ***Заинтересована страна/група 1***  *Авиационната индустрия (летища, оператори по наземно обслужване, авиационни оператори)* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: заплащане на размера на таксата за административно обслужване***  ***Ползи: заплащане на административната услуга, постъпления в държавния бюджет*** | | | ***Разходи: за административния орган, извършващ административната услуга***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Заинтересована страна/група 2***  *Авиационния персонал* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: за получаване на административната услуга***  ***Ползи: приход в държавния бюджет*** | | | ***Разходи: за административния орган, извършил административната услуга***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Заинтересована страна/група 3***  *Конструктори/пилоти на любителски построени ВС* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: за извършване на административната услуга***  ***Ползи: приход в държавния бюджет*** | | | ***Разходи: за административния орган, извършил административната услуга***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Заинтересована страна/група 4***  *Собственици/ползватели на ВС* | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: за извършване на административната услуга***  ***Ползи: приход в държавния бюджет*** | ***Разходи: за административния орган, извършил административната услуга***  ***Ползи: няма*** | | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Проблем 5: „****Необходимост от въвеждане на санкции за неизпълнение на регламенти на ЕС“* | | | | |
|  | ***Вариант 0***  ***„Без действие“:*** | ***Вариант 1:***  ***„Предприемане на законодателното предложение“*** | ***Вариант 2:***  ***„Нежелан“*** | ***Вариант 3:*** |
| ***Заинтересована страна/група 1***  ***Авиационната индустрия (въздушни превозвачи, авиационни оператори)*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: за организация и оборудване***  ***Ползи: повишаване нивото на безопасност*** | ***Разходи: за юридически санкции***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |
| ***Заинтересована страна/група 2***  ***ДАНО*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: за организация и оборудване***  ***Ползи: повишаване нивото на безопасност*** | ***Разходи: за юридически санкции***  ***Ползи: няма*** | ***Разходи: няма***  ***Ползи: няма*** |

# Сравняване на вариантите

## Сравняване на ключовите положителни и отрицателни въздействия на всеки вариант

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Проблем № 1** | **Вариант 0**  **„Без действие“** | **Вариант 1**  **„Предприемане на законодателното предложение“** | | **Вариант 2**  **„Нежелан“** | | **Вариант 3** | |
| **Икономически въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. по отношение на гражданите**  **3. по отношение на държавата** | Отрицателно  Отрицателно | Положително  Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Социални въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение на индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. По отношение на гражданите**  **3. По отношение на държавата** | Отрицателно  Отрицателно | Положително  Положително | | Отрицателно  Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Екологични въздействия** |  | | | | | | |
| **1. не се предвиждат** | Не се предвиждат | Не се предвиждат | | Не се предвиждат | | Не се предвижда | |
| **Специфични въздействия – към МСП** |  | | | | | | |
| 1. **По отношение тяхната конкурентоспособност** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. По отношение гаранции за осъществяване на дейността им** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Проблем № 2** | **Вариант 0**  **„Без действие“** | **Вариант 1**  **„Предприемане на законодателното предложение“** | | **Вариант 2**  **„Нежелан“** | | **Вариант 3** | |
| **Икономически въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. по отношение на гражданите**  **3. по отношение на държавата** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Социални въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение на индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. По отношение на гражданите**  **3. По отношение на държавата** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Екологични въздействия** |  | | | | | | |
| **1. не се предвиждат** | Не се предвиждат | Не се предвиждат | | Не се предвиждат | | Не се предвижда | |
| **Специфични въздействия – към МСП** |  | | | | | | |
| 1. **конкурентоспособност** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. гаранции за дейността** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Проблем № 3** | **Вариант 0**  **„Без действие“** | **Вариант 1**  **„Предприемане на законодателното предложение“** | | **Вариант 2**  **„Нежелан“** | | **Вариант 3** | |
| **Икономически въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. по отношение на гражданите**  **3. по отношение на държавата** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Социални въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение на индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. По отношение на гражданите**  **3. По отношение на държавата** | Отрицателно  Отрицателно | Положително  Положително | | Отрицателно  Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Екологични въздействия** |  | | | | | | |
| **1. не се предвиждат** | Не се предвиждат | Не се предвиждат | | Не се предвиждат | | Н се предвижда | |
| **Специфични въздействия – към МСП** |  | | | | | | |
| **1. По отношение конкурентоспособност** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. гаранции за дейността** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Проблем № 4** | **Вариант 0**  **„Без действие“** | **Вариант 1**  **„Предприемане на законодателното предложение“** | | **Вариант 2**  **„Нежелан“** | | **Вариант 3** | |
| **Икономически въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение индустрията** | Неутрално | Неутрално | | отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. по отношение на гражданите**  **3. по отношение на държавата** | Неутрално  Отрицателно | Неутрално  Положително | | Неутрално  Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Социални въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение на индустрията** | Неутрално | Неутрално | | неутрално | | Не се предвижда | |
| **2. По отношение на гражданите**  **3. По отношение на държавата** | Неутрално  Отрицателно | Неутрално  Положително | | Неутрално  Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Екологични въздействия** |  | | | | | | |
| **1. не се предвиждат** | Не се предвиждат | Не се предвиждат | | Не се предвиждат | | Не се предвижда | |
| **Специфични въздействия – към МСП** |  | | | | | | |
| **Проблем № 5** | **Вариант 0**  **„Без действие“** | **Вариант 1**  **„Предприемане на законодателното предложение“** | | **Вариант 2**  **„Нежелан“** | | **Вариант 3** | |
| **Икономически въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. по отношение на гражданите**  **3. по отношение на държавата** | Отрицателно  Отрицателно | Положително  Положително | | Отрицателно  Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **Социални въздействия** |  | | | | | | |
| **1. По отношение на индустрията** | Отрицателно | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда | |
| **2. По отношение на гражданите**  **3. По отношение на държавата** | Отрицателно  Отрицателно | Положително  Положително | | Положително  Положително | | Не се предвижда | |
| **Екологични въздействия** |  | | | | | | |
| **1. не се предвиждат** | Не се предвиждат | Не се предвиждат | | Не се предвиждат | | Не се предвижда | |
| **Специфични въздействия – към МСП** | Отрицателно | | Положително | | Отрицателно | | Не се предвижда |

## Сравняване на изследваните варианти

Видно от сравняването на таблиците по-горе вариантът, които има преобладаващо положително въздействие, е този, който предвижда приемане на нормативната промяна.

В таблиците не са разглеждани екологичните аспекти, тъй като те не са предмет на предлаганите законодателни изменения.

Не се предвижда четвърти вариант, защото не е възможно частично решаване на съществуващите проблеми. Единствено при предложението за нови такси е възможно да се предвиди частичен вариант, но това ще противоречи на Регистъра на административните услуги, който е част от Административния регистър. Извършваните от ГД ГВА услуги са вписани в Регистъра на административните услуги, и незаплащането на която и да било от тях би представлявало лишаване на държавния бюджет от законоустановени приходи.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1**  **„Приемане на законодателното предложение“** | **Вариант 2**  **„Нежелан“** |
| ***Ефективност*** |  |  |  |
| Цел 1: „*Постигане на съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД и Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа“* | – | + | \_ |
| Цел 2: *„Прекратяване на наказателната процедура пред ЕК“* | – | + | \_ |
| Цел 3:*„Мерки по киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | \_ | + | \_ |
| Цел 4: *„Въвеждане на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | \_ | + | \_ |
| Цел 5: *„Създаване на административнонаказателни разпоредби, произтичащи от уредбата на ЕС“* | \_ | + | \_ |
| ***Ефикасност*** |  |  |  |
| Цел 1: „*Постигане на съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД и Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа“* | \_ | + | \_ |
| Цел 2: *„Прекратяване на наказателната процедура пред ЕК“* | \_ | + | \_ |
| Цел 3 *„Мерки по киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | \_ | + |  |
| Цел 4 *„Въвеждане на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | \_ | + | \_ |
| Цел 5: *„Създаване на административнонаказателни разпоредби, произтичащи от уредбата на ЕС“* | \_ | + | \_ |
| ***Съгласуваност*** |  |  |  |
| Цел 1: „*Постигане на съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД и Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа“* | Не, значителен компромис | Да | Не |
| Цел 2: *„Прекратяване на наказателната процедура пред ЕК“* | Не, значителен компромис | Да | Не |
| Цел 3 *„Мерки по киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | Не, значителен компромис | Да | Не |
| Цел 4 *„Въвеждане на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | Не, значителен компромис | Да | Не, в значителна степен |
| Цел 5 *„Създаване на административнонаказателни разпоредби, произтичащи от регламенти на ЕС“* | Не, значителен компромис | Да | Не |
| ***Риск за прилагане*** | Ограничени рискове | Без рискове | Важни рискове |
| Цел 1: „*Постигане на съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД и Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2021 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа“* | да | да | да |
| Цел 2: *„Прекратяване на наказателната процедура пред ЕК“* | да | да | да |
| Цел 3 *„Мерки по киберсигурността в гражданското въздухоплаване“* | да | да | да |
| Цел 4 *„Въвеждане на такси за извършвани административни услуги, произтичащи от уредба на ЕС“* | да | да | да |
| Цел 5 *„Създаване на административнонаказателни разпоредби, произтичащи от регламенти на ЕС“* | да | да | да |

## 

## Класиране на вариантите и идентифициране на препоръчителен вариант

След прегледа на съществуващите варианти 0 – „Без Действие“, 1 – „Предприемане на законодателното предложение“ и 2 –„Нежелан“, всички критерии насочват към избора на вариант 1 – „Предприемане на нормативната промяна“.

# Препоръчителен вариант

Препоръчителният вариант е № 1 – „Предприемане на законодателното предложение“, предвид критериите, на които той отговаря: ефективност, ефикасност, съгласуваност и риск за прилагане.

Обществени консултации

За периода май-юли 2023 г. бяха проведени обществени консултации по Консултационния документ на законопроекта. Консултационният документ бе обявен на страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Същият може да бъде открит на следния хиперлинк: [Портал за обществени консултации (strategy.bg)](https://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=7626)

<https://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=7711>

В срока постъпи само едно становище по електронен път от Асоциацията на българските авиокомпании, което съдържаше предложение за редактиране на конкретни текстове от законопроекта. Предложенията са приети, което е отразено в приложената справка-таблица към доклада за цялостната предварителна оценка на проекта на Закона за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване.

По законопроекта се планира да бъде проведена обществена консултация в съответствие с изискванията на чл. 26 от Закона за нормативните актове, посредством публикуването на проекта, мотивите към него и цялостната оценка на въздействието на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията. Предвижда се общественото обсъждане да бъде в срок от 30 дни.

# Последваща оценка на въздействието

Последващата оценка на въздействието ще бъде извършена в сроковете по чл. 22 от Закона за нормативните актове.

# Източници

*Описание на използваните източници на информация, включително последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката.*

Източници за извършване на настоящата оценка са следните нормативни актове:

1. Закон за гражданското въздухоплаване.
2. Закон за нормативните актове.
3. Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията,
4. Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе
5. Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията
6. Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси
7. Ръководство за извършване на предварителна оценка на въздействието - (РМС № 728 от 2019 г.)
8. Стандарти за провеждане на обществени консултации (РСАР от 16 септември 2019 г.)
9. Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ
10. Регистър на МСП

# Приложения

*Опишете приложенията към доклада.*

1. Проект на ЗИД на Закона за гражданското въздухоплаване;
2. Резюме на цялостната предварителна оценка на въздействието;
3. Консултационен документ за общественото обсъждане;
4. Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията;
5. Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе
6. Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията;
7. Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/1583 на Комисията от 23 септември 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на мерките за киберсигурност;
8. Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси.