|  |
| --- |
| **Образецът на частична предварителна оценка на въздействието влиза в сила от 01 януари 2021 г.** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Частична предварителна оценка на въздействието** | | |
| **Институция:**  Министерство на транспорта и съобщенията | **Нормативен акт:**  Проект на Закон за допълнение на Закон за гражданското въздухоплаване и свързана промяна в Наказателния кодекс |
|  | **………………………………………………** |
| **Лице за контакт:**  **Светлин Начков**  Главна дирекция „Гражданска  въздухоплавателна администрация“ | **Телефон и ел. поща:**  +359 (02) 937 1029, e-mail: snachkov@caa.bg |
| **1. Проблем/проблеми за решаване:**  **Проблем 1 „Нерегламентирано навлизане на безпилотно въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София“**  Нерегламентирано навлизане на безпилотно въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София, вследствие на което е създадена опасност, представляваща изключително висок риск за безопасността и сигурността на въздухоплавателните средства, които излитат и/или кацат на летището. В действащото до този момент законодателство, извън административно-наказателната отговорност, не са уредени способи и мерки за ефективно противодействие на нерегламентирано навлизане на безпилотно въздухоплавателно средство, в зони в които съществува забрана за неговата експлоатация.  *1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.* Понастоящем регламентацията на експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства се съдържа в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства (Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947), Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) и Наредба № Н-6 от 11.04.2023 г. за условията и реда за експлоатация на безпилотни летателни системи и надзора над техните оператори (Наредба № Н-6). Съгласно чл. 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 държавите членки определят географски зони на безпилотните летателни системи, в които от съображения за безопасност, сигурност, неприкосновеност на личния живот или околната среда, е забранена или разрешена при определени условия експлоатацията на безпилотни летателни системи. В изпълнение на посочения регламент и Наредба № Н-6 са определени и публикувани географските зони за експлоатация на безпилотни летателни системи. Освен това, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поддържа и електронна система за географските зони с оперативни условия за безпилотни летателни системи (БЛС) (чл. 16б, ал. 1, т. 18, б. „г“ от ЗГВ). В чл. 57 от Наредба № Н-6 е посочено кога безпилотните летателни системи не могат да се експлоатират без разрешение. Липсва обаче регламентация относно действията, които следва да се предприемат при неспазване на тази забрана. За целта в законопроекта се предвижда при експлоатация без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство, същото да бъде принудено да кацне или да се приложат принудителни мерки за неговото отстраняване.  *1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).*  Проблемът не може да се реши в рамките на българското законодателство, поради това, че в него е налице законова празнота по отношение на ефективни мерки за противодействие, които следва да осигурят незабавното отстраняване или неутрализиране на навлязлото без разрешение безпилотно въздухоплавателно средство в забранени зони за неговата експлоатация.  *1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*  Правната рамка с която се регулират обществените отношения, свързани с правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства е посочена в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства, Закона за гражданското въздухоплаване и Наредба № Н-6 от 11.04.2023 г. за условията и реда за експлоатация на безпилотни летателни системи и надзора над техните оператори (Наредба № Н-6). В чл. 57 от Наредба № Н-6 е посочено кога безпилотните летателни системи не могат да се експлоатират без разрешение. Липсва обаче регламентация относно действията, които следва да се предприемат при неспазване на тази забрана, с цел незабавно физическо отстраняване или неутрализиране на безпилотни въздухоплавателни средства предвид опасността за гражданското въздухоплаване и риска от настъпване на тежък авиационен инцидент. В Наказателния кодекс и към настоящия момент е в сила нормата на чл. 341а, която защитава обществения интерес при противозаконно въздействие спрямо самото въздухоплавателно средство, спрямо инсталациите или съоръженията за ръководство на въздухоплаването, подаването на лъжлив сигнал, поставянето на лъжлив знак или премахването на правилно поставен знак предназначен за обезпечаване сигурността на движението. Не е криминализирана обаче дейността на лицата, които експлоатират безпилотно въздухоплавателно средство, без разрешение, в зони в които е въведена законова забрана или ограничение, когато тази експлоатация по своето естество е в състояние да застраши сигурността на въздухоплавателно средство в полет.  *1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*  Предложеното допълнение не е въз основа на законова делегация или в изпълнение на актове от правото на ЕС.  *1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*  Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката. | | |
| **2. Цели:**  **Цел 1.** С предложените разпоредби ще се постигне целеният резултат – да се създаде законова уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София, както и ще се криминализират деянията, когато тази неправомерна експлоатация води до застрашаване на сигурността на въздухоплавателно средство в полет. | | |
| **3. Заинтересовани страни:**  1. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.  2. Летищни оператори, които притежават лиценз за изпълнение на тази дейност;  3. Оператори и пилоти на безпилотното въздухоплавателно средство;  4. Държавни институции, учреждения и субекти в полза, на които са установени географски зони на БЛС с ограничена или забранена експлоатация на безпилотните въздухоплавателни средства;  5. Министерство на отбраната;  6. Министерство на транспорта и съобщенията;  7. Министерство на вътрешните работи;  8. Министерство на външните работи;  9. Председателят на Държавна агенция „Национална сигурност“.  Посочените заинтересовани страни имат отношение по предложените изменения поради това, че се въвеждат зони с въведени ограничения или забрани за ползване без разрешение от безпилотни въздухоплавателни средства, като субектите, които ги оперират и/или пилотират следва да съобразяват поведението си под страх от санкция. Въздействието, което предложените промени ще окажат върху заинтересованите страни, е свързано със законовите им компетенции по отношение на упражняване на принуда спрямо безпилотното въздухоплавателното средство, което е нарушител да кацне незабавно, съответно същото да бъде неутрализирано.  *Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).* | | |
| **4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:** | | |
| **4.1. По проблем 1:** | | |
| **Вариант 1 „Без действие“:**  **Описание:**  При липса на предприети действия в описаната насока единствената санкция при нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в посочените зони ще остане глобата или имуществената санкция, като няма да съществува процедура, съгласно която въздухоплавателното средство ще бъде физически и ефективно отстранено или неутрализирано. В този смисъл изключително високата степен на опасност за сигурността и безопасността на гражданското въздухоплаване, както и свързания с тях риск от тежки авиационни инциденти остават непроменени и реално съществуващи.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Няма положителни въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Отрицателното въздействие при този сценарии е съществуващата опасност за сигурността и безопасността на гражданското въздухоплаване, както и свързания с тях риск от тежки авиационни инциденти.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:** не се предвижда такова въздействие.  **Административна тежест:** Предложените допълнение в Закона за гражданското въздухоплаване не променят административната тежест и не водят до допълнителни разходи за нови дейности.  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*  **Вариант 2 „Приемане на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване, с който се предлагат промени както в ЗГВ, така и в Наказателния кодекс“:**  **Описание:**  С предложените разпоредби ще бъде създадена нормативна уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София, както и ще се криминализират деянията, когато тази неправомерна експлоатация води до застрашаване на сигурността на въздухоплавателно средство в полет.  С проекта на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) се предлага на законово ниво да бъде въведена забрана за експлоатацията без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство в географските зони на безпилотни летателни системи, в които експлоатацията им е ограничена или забранена; управляемите структури на въздушното пространство, активирани в съответствие с наредбата по чл. 2а, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване и в охраняемите граници на летищата за обществено ползване. С предложението се уреждат и последиците от нарушаване на забраната за експлоатация без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство. Необходимостта от посочените спешни мерки и решения се наложи по повод нерегламентираното навлизане на безпилотно въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София въпреки нормативно съществуващата забрана за такива действия.  В законопроекта се предвижда при експлоатация без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство, същото да бъде принудено да кацне или да се приложат принудителни мерки за неговото отстраняване. Предвижда се редът за принудително кацане на безпилотното въздухоплавателно средство и за прилагане на принудителни мерки за неговото отстраняване да се определят с наредбата по чл. 62, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване. Критерият от обществени отношения и необходимостта от ясно определено взаимодействие между отговорните държавни институции обосновават предложението наредбата да се приема от Министерския съвет. С нея ще бъдат определени, критериите, както и съответно компетентните структури, които фактически ще изпълняват дейностите по принуда за кацане на безпилотното въздухоплавателно средство или неговото неутрализиране. Във всички случаи при настъпването на вреди следствие на принудителното приземяване или отстраняване на безпилотното въздухоплавателно средство, същите се понасят от нарушителя.  Така чрез предложените разпоредби ще се постигне целения резултат – да се създаде нормативна уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София. За постигане на посочения резултат е предвидено също да се извърши промяна в Наказателния кодекс (§ 2 от законопроекта), като се създаде основание за търсене на наказателна отговорност, за лицата които експлоатират безпилотно въздухоплавателно средство без разрешение.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Ще бъде създадена нормативна основа за ефективно противодействие на нерегламентирано навлизане на безпилотни въздухоплавателни средства, с което ще бъде предотвратена опасността за гражданското въздухоплаване, както чувствително понижаване на произтичащия от това риск от настъпване на тежки авиационни инциденти.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не се идентифицират отрицателни икономически, социални, екологични или специфични въздействия от прилагането на предлаганото законодателство.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:** няма такива.  **Административна тежест:** Потенциалните въздействия се оценяват в своята цялост като положителни, поради това, че се създава правна основа за предприемане на законово регламентирани действия, чиято цел е повишаване на сигурността и безопасността в гражданското въздухоплаване, чрез бързо и ефективно противодействие при навлизането на безпилотни въздухоплавателни средства в зони, които за забранени за експлоатация.  *(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)* | | |
| **5. Сравняване на вариантите:**  **Степени на изпълнение по критерии:** 1) висока; 2) средна; 3) ниска.  **5.1. По проблем 1:**   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант 1**  **„Без действие“** | **Вариант 2** | | ***Ефективност*** | Цел 1: С предложените разпоредби ще се постигне целеният резултат – да се създаде нормативна уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София, както и ще се криминализират деянията, когато тази неправомерна експлоатация води до застрашаване на сигурността на въздухоплавателно средство в полет. | 3 | 1 | | ***Ефикасност*** | Цел 1: Ефективност Цел 1: С предложените разпоредби ще се постигне целеният резултат – да се създаде нормативна уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София, както и ще се криминализират деянията, когато тази неправомерна експлоатация води до застрашаване на сигурността на въздухоплавателно средство в полет. | 3 | 1 | | ***Съгласуваност*** | Цел 1: Ефективност Цел 1: С предложените разпоредби ще се постигне целеният резултат – да се създаде нормативна уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София, както и ще се криминализират деянията, когато тази неправомерна експлоатация води до застрашаване на сигурността на въздухоплавателно средство в полет. | 3 | 1 |   *1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.*  *1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:*  *ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;*  *ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;*  *съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.* | | |
| **6. Избор на препоръчителен вариант:**  По проблем 1: Вариант 2 „Приемане на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване, с който се предлагат промени както в ЗГВ, така и в Наказателния кодекс“. | | |
| **6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**        …………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….  *1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.*  *1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.* | | |
| **6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**    …………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….    *1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.*  *1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).*  *1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.*  *1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.*  *1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.*  *1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.* | | |
| **6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**    …………………………………………………………………..……………………… ………………………………………………………………………………………….    *Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.* | | |
| **6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)** **(включително по отделните проблеми)?**      *Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.* | | |
| **6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**  Не се предвиждат.  *Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.* | | |
| **7. Консултации:**    ……………………………………………………………..………………………………  ……………………………………………………………………………………………..  ……………………………………………………………………………………………..  *Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.*    Обществените консултации ще се проведат, като проектът на ЗИД на ЗГВ, заедно с мотивите към него, частичната оценка на въздействието и становището на Министерския съвет по оценката на въздействието ще да бъдат публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет, съгласно изискванията на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове. След като резултатите от проведеното обществено обсъждане бъдат отразени в съответната справка и пакетът от документи бъде съгласуван с всички министри, същият ще бъде внесен за разглеждане в Министерския съвет.  Проектът на нормативен акт ще бъде публикуван за 14 дни на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерство на транспорта и съобщенията. На основание чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове, срокът за обществени консултации е 14 дни, тъй като настоящите предложения за изменение и допълнение на ЗГВ са насочени към решаване на важен и належащ проблем — безопасността на въздухоплаването и противодействието на нерегламентираното навлизане на безпилотни въздухоплавателни средства в забранени зони. В контекста на бързо развиващия се сектор на безпилотните летателни системи е необходимо да се предприемат бързи и ефективни мерки, които да бъдат реализирани в най-кратък срок, за да се осигури безопасността на гражданската авиация. Обстоятелствата, водещи до ограничаване на срока за обществено обсъждане са продиктувани както от необходимостта от спешна регулация на обществените отношения, предмет на проекта на ЗИД на ЗГВ, каквато към настоящия момент липсва, така и с оглед изключително високата степен на опасност при нерегламентираното използване на безпилотни въздухоплавателни средства в зоните на летищата. Съществуването на кратък срок за обществено обсъждане е от съществено значение, за да може предложената нормативна уредба да бъде приета и внедрена навреме, като по този начин се минимизират потенциалните рискове за сигурността и безопасността на въздухоплавателните средства, операторите и пътниците, отчитайки многобройните ежедневни полети и пътникопоток.  В тази връзка, 14-дневният срок осигурява достатъчно време за подготвяне на мнения и предложения, като в същото време не води до излишно забавяне на процеса. Определянето на 14-дневен срок за обществено обсъждане на проекта ЗИД на ЗГВ е обосновано както с необходимостта от постигане на максимална ефективност в процеса на приемане на нормативния акт, така и с гарантиране на правото на общественото участие и прозрачност.  *Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* | | |
| **8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**      Законопроектът не въвежда норми на европейското законодателство, поради което към него не следва да се прилага таблица за съответствие с правото на Европейския съюз.  *1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).*  *1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.* | | |
| **9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?**      *(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)* | | |
| **10. Приложения:** няма  *Приложете необходимата допълнителна информация и документи.* | | |
| **11. Информационни източници: няма**  *Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.* | | |
| **12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:**  **Име и длъжност: Анелия Маринова – главен директор на ГД ГВА**  **Дата:** …  **Подпис:** … | | |