|  |
| --- |
| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието |
| **Институция: МТИТС** | **Нормативен акт:** Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване  |
| **За включване в законодателната/****оперативната програма на Министерския съвет за периода: 01 юли 2018 г.- 31 декември 2018 г.** | **Дата:** м. август-септември 2018 г. |
| **Контакт за въпроси: ГД ГВА** | **Телефон:** 02/937 10 47 |
| **1.Дефиниране на проблема:**Провеждането на конкурси за назначаване на въздушни превозвачи по въздушни линии в действащото административно производство, уредено в Наредба № 847 от 15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни договори на Република България с държави извън Европейския съюз, отнема значително време, поради което се предлага посоченото изменение в чл. 7, ал. 3 от проекта, доколкото и анализираната практика в държавите на ЕС е, че назначаванията на въздушни превозвачи се извършват от съответните въздухоплавателни администрации. Необходими са изрични разпоредби относно регистъра на гражданските въздухоплавателни средства, тъй като понастоящем не е ясно дали той е публичен. Водени са дела по Закона за достъп до обществена информация (ЗДОИ) за това дали той е публичен или не, и има влезли в сила съдебни решения на Върховния административен съд (ВАС), че същият е публичен.В отделни разпоредби се отменят препратки към регламенти, които са отменени, поради което при одити от страна на Европейската агенция за авиационна безопасност се отбелязват като неизпълнение на действащите изисквания. Необходимо е да се отграничат (чл. 25, ал. 1 от проекта) дейностите по техническото обслужване на въздухоплавателните средства от поддържането на летателната годност, предвид изискванията на 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, относно техническото обслужване. В противен случай действащата редакция съдържа терминологична неточност, поради което съдържанието на разпоредбата е невярно.С изменението на чл. 64, ал. 2 от проекта е необходимо да се изброят документите, издавани на субектите, извършващи въздухоплавателни дейности, различни от търговския въздушен превоз – изменение, кореспондиращо с действащото европейско законодателство, а именно 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 и всички последващи негови изменения и допълнения, тъй като в сега действащия закон липсват подобни разпоредби. Изменения в областта на авиационната сигурност са необходими, за да се прецизират съществуващите текстове, уреждащи авиационната сигурност в Глава Iа на закона и да се въведат административнонаказателни разпоредби за нарушения, осъществявани в тази област, тъй като в сега действащия закон липсват разпоредби, създаващи основание за дирене на административнонаказателна отговорност за конкретни видове субекти.***1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. 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.).***Провеждането на конкурси за назначаване на въздушни превозвачи по въздушни линии в действащото административно производство, уредено в Наредба № 847 от 15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни договори на Република България с държави извън Европейския съюз, отнема продължително време, поради което се предлага посоченото изменение (в чл. 7, ал. 3 от проекта) да доведе до значително намаляване на времетраенето на административното производство по назначаването на въздушен превозвач по дадена линия, обект на двустранно споразумение с трета държава.Липсата на изрични разпоредби за това дали регистърът на гражданските въздухоплавателни средства е публичен, води до неяснота за гражданите, поради обстоятелството, че данните за регистрираните въздухоплавателни средства, с изключение на личните данни, са публични на страницата на ГД ГВА. С предлаганото изменение ще се преодолее тази неяснота в нормативната уредба.В областта на авиационната безопасност са налице препращания към отменени вече регламенти на ЕС, което води до забележки от страна на Европейската агенция за авиационна безопасност, и с предлаганите изменения това несъответствие ще бъде преодоляно. С изменението на чл. 64, ал. 2 от проекта ще се преодолее липсата на уредба за оправомощаващите документи, които се издават на основание 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 и всички последващи негови изменения и допълнения, както и на националните свидетелства за специализирани операции, тъй като понастоящем те са уредени в подзаконов акт – Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори. В областта на авиационната сигурност липсват административнонаказателни разпоредби за отделни нарушения според изискванията, произтичащи от Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 и неговите изменения и допълнения, ЗГВ и актовете по неговото прилагане, и с предлаганите изменения тази празнота в уредбата ще бъде преодоляна.Липсващият понастоящем институт за „пълноправен контрольор/регулиран агент“, произтичащ от Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 е необходимо да бъде въведен в националната уредба, за да бъдат създадени административнонаказателни разпоредби при неизпълнение на задълженията му. Всеки от посочените проблеми не може да бъде решен в рамките на съществуващата понастоящем законова уредба, нито могат да бъдат преодолени с административни мерки.***1.3. 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, тъй като проектът е в процес на изготвяне.  |
| **2.Цели:** С предлаганото изменение в чл.7 се цели уеднаквяване на административното производство за избор на въздушен превозвач за експлоатация на договорена линия с други процедури от Закона за гражданското въздухоплаване, при които е предвидено министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да определя с наредба условията и реда за това, а главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ - да издаде оправомощаващия акт. Съществува практика въздухоплавателните власти да издават такъв акт в редица държави членки на ЕС. С предлаганото изменение административното производство за избор или възлагане на договорена линия за въздушен превозвач ще се съкрати значително по време. Със създадената нова ал. 4 в чл. 20 от проекта се цели да се постигне изричност на характера на регистъра на гражданските въздухоплавателни средства, за да могат гражданите да получават достъп до информация относно част от обстоятелствата, съдържащи се в него, и непредставляващи лични данни.  Със създаденото изменение в чл. 25, ал. 1 от проекта, се цели да се отграничат дейностите по техническото обслужване с поддържането на летателната годност, съобразно приложимото законодателство на ЕС.  Целта от изменението на чл. 64, ал. 2 от проекта е да се създаде основание, въз основа на което да се издават посочените оправомощаващи документи за авиационните оператори.  С измененията в глава ХІІІ от закона се създават административнонаказателни разпоредби в областта на авиационната сигурност, целящи прецизиране на съществуващите. В Глава Iа на закона се цели въвеждане на субекта пълноправен контрольор, в съответствие с уредбата на приложимите регламенти на ЕС.**Постигане:** разработване на необходимата нормативна уредба в областта на авиационната безопасност и на авиационната сигурност. *Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?*Поставените цели съответстват на действащата стратегическа рамка, предвиждаща привеждане в съответствие на нормативната уредба с изискванията на уредбата на ЕС. |
| **3. Идентифициране на заинтересованите страни:** *Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).*1. ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“;
2. Въздушните превозвачи;
3. Авиационните оператори;
4. Собствениците, лизингодателите и лизингополучателите на въздухоплавателни средства;
5. Организациите за техническо обслужване на авиационна техника;
6. Летищните оператори и операторите по наземно обслужване;
7. Гражданите;
8. Лицата, изпълняващи дейности по сигурността в гражданското въздухоплаване;
9. Пълноправни контрольори (Регулирани агенти);.
 |
| **4. Варианти на действие:** **Вариант 1 "Без действие":** С оставането в сила на настоящата законова уредба няма да бъдат регламентирани конкретни обществени отношения, имащи съществено значение за правилното функциониране и правоприлагане за компетентния орган – ГД ГВА, в областта на безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване.**Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба":** Приемането на законопроекта ще създаде необходимите условия за правилното прилагане на уредбата на ЕС в сферата на безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване, чрез въвеждане на необходимите правни основания за това. Предложеното изменение в чл. 7 ще доведе до значително намаляване на времетраенето на административното производство по назначаването на въздушен превозвач по дадена линия, обект на двустранно споразумение с трета държава.С предлаганото изменение в чл. 20 ще се постигне яснота относно обстоятелството, че регистърът на гражданските въздухоплавателни средства е публичен. В областта на авиационната безопасност ще бъде преодоляно несъответствието относно препращания към отменени вече регламенти на ЕС.С изменението на чл.64, ал.2 от проекта се постига яснота относно разрешителния режим, касаещ правото за извършване на високорискови специализирани операции, различни от търговски въздушен превоз.В областта на авиационната сигурност ще бъде допълнена правната уредба с административнонаказателни разпоредби за отделни нарушения. Липсващият понастоящем институт за „пълноправен контрольор/регулиран агент“, произтичащ от Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 е необходимо да бъде въведен в националната уредба, доколкото следва да бъдат създадени административнонаказателни разпоредби при неизпълнение на задълженията му. Санкциите ще бъдат определени пропорционални, в съответствие с обществения интерес. С изменението не се предвиждат негативни ефекти.С проекта не се нарушават разпоредбите на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. *Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „без действие“.* |
| **5. Негативни въздействия:** В случай, чепроектът не се приеме, щеостанат неактуалните препратки към отменени вече регламенти на ЕС.Ще продължи да има неяснота относно това дали регистърът на гражданските въздухоплавателни средства е публичен или не, което ще затруднява гражданите и юридическите лица.Ще липсват основания за издаване на оправомощаващите документи по реда на 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, поради което за авиационните оператори няма да има ред за издаване на изискваните според регламента документи.В областта на авиационната сигурност ще остане неуреден института на регулирания агент (пълноправен контрольор).**При Вариант 1 "Без действие":** вариант без действие е неприложим.**При Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба":** При този вариант не се идентифицират негативни последици за заинтересованите страни, посочени в т. 3.*Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.* |
| 1. **Положителни въздействия:**

С проекта ще се актуализира съществуващата нормативна уредба, като се предвидят разпоредби, съответстващи на действащата уредба на ЕС. **При Вариант 1 "Без действие":** При този вариант не се идентифицира възможност за положително въздействие върху заинтересованите страни, посочени в т. 3.**При Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба":** Създава се възможност за положително въздействие за заинтересованите страни, посочени в т.3. *Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.* |
| **7. Потенциални рискове:**Не са идентифицирани конкретни рискове при реализирането на Вариант 2 „Промяна в нормативната уредба“.*Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.* |
| **8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**☐ Ще се повиши☐Ще се намалиХ Няма ефект**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?***Не* |
| **9. Създават ли се нови регистри?**Не.*Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те……………………………………….* |
| **10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**☐ Актът засяга пряко МСПХ Актът не засяга МСП☐ Няма ефект |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**☐ДаХ Не |
| **12. Обществени консултации:**Обществени консултации по реда на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове чрез публикуване на проекта на акт на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет – месец май 2018 г.*Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**Х Да☐Не*Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).* |
| **14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:****Име и длъжност: Станимир Лешев**, Главен директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ **Дата: ………………….2018 г.****Подпис:** |