|  |  |
| --- | --- |
| 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 намали  Х 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 МСП  Х Актът не засяга МСП  ☐ Няма ефект | |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**  ☐Да  Х 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:** | |