|  |  |
| --- | --- |
| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\* | |
| **Институция:** Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията | **Нормативен акт:** Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване |
| **За включване в законодателната**  **програма на Министерския съвет за периода: 01 юли 2020 г.- 31 декември 2020 г.** | **Дата:** |
| **Контакт за въпроси:** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ | **Телефон:** 02/937 10 47 |
| **1.Дефиниране на проблема:**  ***1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.***  І. В областта на авиационната безопасност промените са свързани с необходимостта от синхронизиране на националната уредба с уредбата на Европейския съюз.  1. Понастоящем липсват термини, касаещи подаването на документи, произтичащи от разпоредби на правото на Европейския съюз. Причината за липсата им в националното право е динамиката на законодателството на Европейския съюз.  Съществува нормативна празнота, която се преодолява със законопроекта с въвеждане на термина „атестация“, който е оправомощаващ документ, удостоверяващ професионална правоспособност за кабинния състав от летателния персонал. Регламентиран е в Регламент № (ЕС) 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. 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 и контрола върху тях. Въвеждането на този термин ще бъде основание за събиране на такса за извършвана административна услуга „издаване на атестации на кабинен екипаж“.  2. Понастоящем липсва правно основание за приемане на декларации, каквато уредба съществува в законодателството на Европейския съюз. Декларациите са два вида, подавани и приемани в два различни случая. Причина за възникване на проблема е съществуващата динамика в правото на ЕС, при която е необходимо синхронизиране на националното законодателство с нормите на ЕС.  а)Въвежда се термина „декларация“, който представлява документ, подаван в Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) при наличие на предпоставките, посочени в Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, по отношение на декларираните организации за обучение. Организация може да предоставя обучение на пилоти, след подаване на декларация по чл. 10а, параграф 1, т. 2 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г. в ГД ГВА.  б)Другият случай на подаване на декларация произтича от Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 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, на основание ORO.DEC.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012 г. Операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции, е длъжен да предостави на компетентния орган цялата свързана информация преди да започне да извършва операции. Създаването на нормативно основание за приемането на декларации съгласно посочения регламент е предпоставка за събирането на такса за извършваната административна услуга, която понастоящем се извършва безплатно.  3. За прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване е необходимо всяка държавата – членка да определи компетентен орган по прилагането му. Понастоящем в закона няма определен компетентен орган за прилагане на регламента.  4. Налице е задължение за определяне на компетентен орган за прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства. Същият ще се прилага от 01.07.2020 г., поради което се предлага ГД ГВА да бъде определена като компетентен орган по прилагането на регламента.  5. Понастоящем част от съществуващите летателни площадки не могат да обслужват международни полети от общата авиация, докато на гражданските летища за обществено ползване тези полети затрудняват експлоатационната дейност на летищата. Премахва се института на „летателните площадки“.  6. Понастоящем проверките за експлоатационна годност на системите и съоръженията за наземно обслужване на летищата отнемат значителен времеви, финансов и експлоатационен ресурс за надзорния орган и операторите по наземно обслужване. Причината за това е съществуващата нормативна уредба – Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата. С предлаганото изменение се отменя задължението на ГД ГВА да удостоверява поотделно за всяко съоръжение или система за наземно обслужване неговата експлоатационна годност. Става дума за системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. По този начин се дава възможност на операторите по наземно обслужване да разработят система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност. За компетентния орган остава задължението да осъществява надзор по спазването на посочените процедури. По този начин ще се оптимизира процеса по надзор върху дейността на операторите по наземно обслужване.  ІІ. Изменения и допълнения в областта на авиационната сигурност.  1. Понастоящем в националното законодателство липсва института на „познат изпращач“, което представлява нормативна празнота. Липсата на уредба препятства дейността на стопанските субекти, като доставчици на пощенски или куриерски услуги и др.  2. Понастоящем липсват административнонаказателни разпоредби, свързани с неизпълнението на конкретни действия от определени субекти по прилагането на изискванията в областта на сигурността в гражданското въздухоплаване и се въвеждат такива за „познат изпращач“, във връзка със създаването на новия институт.  ІІІ. В областта на таксите за административни услуги, предоставяни от ГД „ГВА“ се въвеждат основания за събирането на нови такси. С това изменение и допълнение се преодолява законова празнота за събиране на такси за извършвани услуги, които произтичат от регламенти на ЕС.  По този начин се постига и изпълнение на констатациите, съдържащи се в Решение № 704/05.10.2018 г. на Министерския съвет за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване, съгласно които липсата в закон на основания за извършване на определени административни услуги, съдържащи се понастоящем в подзаконови актове, представлява нарушение на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.  ІV. В областта на правата на пътниците се предвиждат изменения, тъй като в множество случаи, установени в практиката на ГД ГВА като орган, отговорен за прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, представителството на засегнатите пътници, притежаващи права, произтичащи от регламента, е фиктивно.  ***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.).***  Понастоящем липсва законово основание за издаване на атестации на кабинния екипаж. Това е свидетелство за правоспособност, което ГД ГВА е длъжна да издаде при наличието на определени предпоставки. Съществуващият подзаконов акт съдържа редът за издаването им, основан на изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. 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 и контрола върху тях. Необходима е синхронизация на уредбата.  Необходимо да е се създаде предвидимост за авиационната индустрия относно професионалното сертифициране на кабинния състав. Лицата с професионална квалификация стюард/стюардеса, при желание да работят извън територията на страната в държави членки на Европейския съюз, трябва да разполагат с валидно в Европейския съюз удостоверяване на професионалната им квалификация. Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство.  Понастоящем липсва законово основание за приемане на декларации от ГД ГВА, каквато уредба съществува в законодателството на Европейския съюз.  Съгласно Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, по отношение на декларираните организации за обучение дадена организация може да предоставя обучение на пилоти, след подаване на декларация по чл. 10а, параграф 1, т. 2 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г. пред компетентния орган.  По този начин се дава възможност на юридически лица, кандидати за извършване на обучение по реда на посочения регламент, да осъществяват такава дейност в съответствие със законодателството на ЕС и националната уредба.  Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство.  Съгласно Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 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, на основание ORO.DEC.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012 г.. операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции, е длъжен да предостави на компетентния орган заедно с декларацията цялата свързана информация преди да започне да извършва операции. Понастоящем липсва законова уредба, съдържаща основание за подаване на такива декларации.  С въвеждането на тези декларации ще се постигне синхронизиране на разпоредбите в закона с приложимото европейско законодателство и съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРКСД), като основание за извършване на административна услуга от ГД ГВА.  Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство.  Необходимо е за целите на прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване да бъде определен компетентен орган на национално ниво. С определянето на ГД ГВА като компетентен орган по прилагането на този регламент се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз.  Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на съществуващото законодателство.  Следва да се определи компетентен орган по прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства. Регламентът се прилага от 01.07.2020 г. С определянето на такъв орган се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство.  На част от летателните площадки се осъществяват полети от общата авиация, които понастоящем са само вътрешни. Големите граждански летища за обществено ползване са претоварени с обслужването на нарастващия брой полети от общата авиация, част от които са международни.  С отмяната на института на „летателните площадки“ се дава възможност на част от съществуващите понастоящем площадки, когато отговарят на определени изисквания, да могат да обслужват международни полети от общата авиация. По този начин летищната дейност на големите летища ще бъде облекчена в значителна степен. Останалата част от сегашните площадки придобива статут на летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на действащото законодателство.  Понастоящем ГД ГВА удостоверява експлоатационната годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи, но осъществяването на цялостния контрол върху дейността на операторите по наземно обслужване е затруднен. Множеството на брой техника и съоръжения изискват постоянен контрол за тяхната експлоатационна годност. Това обстоятелство на практика затруднява надзорната дейност. Предложението създава нов подход за осъществяване на надзора, като създава задължение на операторите по наземно обслужване да носят отговорност за разработването на системи за поддържане на експлоатационната годност на системите и съоръженията, които използват.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на действащото законодателство  Липсата на института на „познатия изпращач“ затруднява дейността на стопански субекти, предоставящи пощенски, куриерски и др. услуги, свързани с предоставяне на товари и поща на борда на въздухоплавателните средства. С въвеждането на института не само се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз - Регламент № 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 т. 19 относно т. 6.4.1.2, буква „а“) от Приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването, но и се дава възможност на стопанските субекти да осъществяват по-ефективно стопанската си дейност.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на действащото законодателство.  Понастоящем липсват основания за търсене на административнонаказателна отговорност на определени субекти, напр. познатия изпращач. С въвеждането на административнонаказателни разпоредби в областта на авиационната сигурност се дава възможност за надлежното упражняване на контролни функции от страна на ГД ГВА при прилагането на изискванията на приложимата уредба от индустрията и физическите лица с отговорности по сигурността.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство.  Понастоящем в закона липсват редица основания за събиране на такси за административно обслужване от ГД ГВА. Със създаването на разпоредби, представляващи нови основания за събиране на такси за административно обслужване от ГД ГВА се създават условия за преодоляване на съществуваща празнота в законодателството. Част от административните услуги са в изпълнение на дейности, произтичащи от регламенти на Европейския съюз. Така например издаването на атестации на кабинен състав, произтичащи от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г., е административна услуга, за която понастоящем не се събират такси, тъй като в чл. 120, ал. 4 от закона все още не се съдържа основание за това.  В Решение № 704 на Министерския съвет от 05.10.2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване се съдържат констатации, че редица административни услуги, осъществявани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и съдържащи се в подзаконовата уредба, не са отразени като основания за събиране на такси по чл.120, ал. 4 от ЗГВ. Заключението, съдържащо се в констатациите в посоченото решение е, че липсата на такива основания в закона е в нарушение на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващата нормативна уредба.  В областта на правата на пътниците предложените изменение и допълнения са продиктувани от съществуващите нелоялни практики на организации и физически лица, които представляват пътници с права, произтичащи от неизпълнение на задължения на въздушни превозвачи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на [Регламент (ЕИО) № 295/91](apis://Base=APEV&CELEX=31991R0295&Type=201). Нерядко такива организации представят пред авиокомпаниите пълномощни за получаване на обезщетения, които не са подписани от засегнатите пътници или се представят пълномощни от различни лица.  Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство.  ***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 такива. | |
| **2.Цели:**  1 *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?*  По отношение измененията и допълненията в областта на авиационната безопасност:  С въвеждането на термина „атестация“ като документ за правоспособност на кабинен екипаж се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз- Регламент (ЕС) № 1178/2011. от друга страна - с подзаконовата уредба, издадена на основание посочения регламент - Наредба № 39 от 23.04.2015 г.  С въвеждането на термина „декларация“ се постига съответствие с Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, съответно с Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 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. Организациите за обучение и авиационни оператори декларират пред ГД ГВА съответствие с изискванията на приложимите регламенти и национална уредба, и след приемането на декларациите от компетентния орган те могат да осъществяват своята дейност.  Определянето на ГД ГВА като контролен орган по изпълнението на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване цели конкретизация на отговорностите на държавата, свързани с докладването, анализа и предприемането на последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване. Целта е да се създадат предпоставки за диференциране на отговорностите на национално ниво на ГД ГВА и Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.  Определянето на ГД ГВА като компетентен орган по прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства цели създаването на предпоставки – от една страна, за разработване на подзаконова уредба за експлоатацията на такива средства, и от друга страна – конкретизира отговорностите на държавата по изпълнение на посочения регламент. Цели се създаване на уредба, която да създаде предпоставки за контрол над бързо развиващата се дейност по производство, предлагане и експлоатация на безпилотните въздухоплавателни средства. По този начин ще се постигне удовлетворително ниво на безопасност при експлоатацията им, при зачитане правата и законните интереси на гражданите и безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване на територията на страната.  Отмяната на института на „летателните площадки“ цели създаване на законова възможност за диференциране на обектите, на които се изпълняват полети. Целта е част от сега действащите летателни площадки, които разполагат с ресурси за това, да могат да осъществяват обслужване на международни полети от общата авиация. Те няма да обслужват полети от търговския въздушен превоз, поради невъзможност да отговорят на високите изисквания за такова обслужване, произтичащи от законодателството на Европейския съюз - Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. По този начин се цели да се постигне облекчаването на маневрената площ на големите граждански летища за обществено ползване при обслужването на полети от общата авиация и спазване на изискванията за безопасност и сигурност в гражданското въздухоплаване.  С отмяната на задължението на ГД ГВА да удостоверява експлоатационната годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари се цели предоставянето на възможност на операторите по наземно обслужване да разработят система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност. Целта е за компетентния орган да остане задължението да осъществява надзор по спазването на посочените процедури. По този начин се цели да се оптимизира процеса по надзор върху дейността на операторите по наземно обслужване.  По отношение измененията в областта на авиационната сигурност:  С въвеждането на института на „познатия изпращач“ се цели постигане на съответствие с Регламент № 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 Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването.  С въвеждането на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на задължения, произтичащи от разпоредби, свързани с авиационната сигурност, се цели постигането на високо ниво на сигурност от лицата с отговорности в тази област.  Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ извършва административни услуги в изпълнение на изискванията на редица регламенти на Европейския съюз и понастоящем тези услуги се извършват безплатно. С новите разпоредби се създават основания за събиране на такси за административно обслужване от ГД ГВА.  Целта е да бъдат изпълнени констатациите в Решение № 704 на Министерския съвет от05.10.2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване, според които редица административни услуги, осъществявани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и съдържащи се в подзаконовата уредба, не са отразени като основания за събиране на такси по чл.120, ал. 4 от ЗГВ. Заключението, съдържащо се в констатациите в посоченото решение е, че липсата на такива основания в закона е в нарушение на ЗОАРКСД. .  В областта на правата на пътниците предложението цели преодоляване на съществуващите нелоялни практики на организации и физически лица, които заявяват представителни правомощия за пътници с права, произтичащи от неизпълнение на задължения на въздушни превозвачи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на [Регламент (ЕИО) № 295/91](apis://Base=APEV&CELEX=31991R0295&Type=201). Фирми представят пред авиокомпаниите пълномощни за получаване на обезщетения, които не изхождат от засегнатите пътници. | |
| **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. Полетни екипажи; 2. Собственици на летателни площадки - 34; 3. Собствениците или ползвателите на безпилотни въздухоплавателни средства; 4. Фирми, обработващи товари и фирми за международни пощенски услуги; 5. Авиационната индустрия – летищни оператори- 5, авиационни оператори - 22, оператори по наземно обслужване - 41, организации за техническо обслужване - 32, авиационни учебни центрове - 12; 6. Граждани и пътници, чиито права са засегнати от авиокомпаниите по смисъла на Регламент № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91; 7. ГД ГВА; 8. Агенция „Митници“; 9. Главна дирекция „Гранична полиция“; 10. Държавна агенция „Национална сигурност“ | |
| **4. Варианти на действие:**  **Вариант 1 "Без действие":** Няма да се въведе уредба, касаеща предложените изменения и допълнения, с което дейността на редица юридически лица ще бъде възпрепятствана, няма да бъде постигната синхронизация със законодателството на ЕС и няма да бъде спазен принципа за въвеждане в закон на административните услуги  **Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба":** Ще се въведе уредба, която ще облекчи стопанската дейност, като ще бъдат въведени в закон административните услуги, предоставяни от администрацията на заинтересованите субекти, синхронизирани с приложимото европейското законодателство  С въвеждането на термина „атестации “ ще се даде възможност на заинтересуваните лица- членове на кабинния състав, да осъществяват професионалната си дейност в съответствие с уредбата на ЕС, в т.ч. да полагат труд в други държави-членки на ЕС.  С въвеждането на задължението за подаване на декларации от организации за обучение по реда на Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, по отношение на декларираните организации се дава възможност на тези организации да осъществяват своята дейност съгласно уредбата на ЕС. По този начин издаваните от тях удостоверителни документи ще имат приложение и в други държави-членки на ЕС.  С предложението за изменение, касаещо задължение за подаване на декларации съгласно Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 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 се дава възможност на операторите на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и на операторите, извършващи специализирани търговски операции, да осъществяват своята дейност в съответствие с уредбата на ЕС и националното законодателство.  С предлаганите изменения се създават основания за предоставяне на декларациите по б.а) и б), произтичащи от регламенти на ЕС, както и се постига изпълнение на изискванията на РМС № 704/2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване, според които редица административни услуги.  С премахването на института на „летателните площадки“, същите ще попаднат в обхвата на гражданските летища, а именно по т. 3 на чл. 43, ал. 2, като с промяната ще се създаде единен термин „летища“..  С отмяната на задължението на контролния орган да извършва проверки за експлоатационна годност на системите и съоръженията за наземно обслужване на летищата ще постигне оптимизиране на контролната дейност. По този начин се дава възможност на операторите по наземно обслужване да разработят система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност, за да се оптимизира процеса по надзор върху дейността им. В рамките на осъществяваната дейност по надзора ще се проверяват само разработените от операторите процедури.  С въвеждането на института на „познат изпращач“ се постига синхронизация на националното законодателство с приложимото европейско законодателство, а именно:Регламент № 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, както и съгласно т. 6.4.1.2а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването се дава възможност на предприятия, извършващи куриерски и други услуги, свързани с предоставяне на багажи и поща на борда на въздухоплавателни средства. По този начин се дава възможност на тези юридически лица да осъществяват своята стопанска дейност в съответствие с уредбата на ЕС и националната уредба. С издаваното за тях одобрение ще се спазват определени административни процедури, с които ще се постигне облекчаване на стопанска дейност на заинтересованите субекти.  Въвеждането на нови основания за събиране на такси в чл. 120, ал. 4 от закона е в следствие на дейностите, възложени на администрацията съгласно европейското законодателство. Включени са и такива, които се извършват и понастоящем, без да е налице законоустановено основание за извършването им, респективно те в момента не са част от Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (Тарифа 5).  Предложени са изменения и допълнения относно правата на пътниците, които са продиктувани от съществуващите нелоялни практики на организации и физически лица, които представляват пътници с права, произтичащи от неизпълнение на задължения на въздушни превозвачи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на [Регламент (ЕИО) № 295/91](apis://Base=APEV&CELEX=31991R0295&Type=201).  С въвеждането на нови административни наказания се гарантира изпълнението на задълженията на „познатия изпращач“ при осъществяването на неговата дейност. . Предвиждат се санкции за непредставяне на програми за сигурност, допускане на лица, които не са получили специално одобрение, до извършването на определени дейности и др. Подходът е съсредоточен в квалифицирането на конкретни действия и бездействия, с отчитане на сериозността нарушенията.  *Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „без действие“.* | |
| **5. Негативни въздействия:** няма негативни въздействия.  **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.  Не се очакват негативни икономически въздействия.  Не се очакват значителни финансови въздействия за субектите по т.3.  Разходите, които биха настъпили за субектите по т. 3 са са свързани с такси за извършване на административна услуга по издаване на съответния удостоверителен документ, необходим заосъществяване на дейността им, регламентирани в закона или промени, свързани с него  .…*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.* | |
| **6. Положителни въздействия:**  **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":** *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.* По този начин ще се облекчи дейността на стопанските субекти- авиационни оператори, организации за обучение, фирми, предоставящи пощенски и куриерски услуги, собственици на летателни площадки, летищни оператори, оператори по наземно обслужване, част от които са малки и средни предприятия.  Предлаганите изменения ще въздействат положително върху възможностите за развитие на авиационната индустрия – въздушни превозвачи, авиационни оператори, оператори по наземно обслужване, собственици на летателни площадки, лица от авиационния персонал - кабинен състав.  Като сериозна социална последица се създават гаранции за правата на пътниците  Регламентира се дейноста на „познатия изпращач“.  С отмяната на института „летателни площадки“ ще се създаде възможност за обслужване на полети от общата авиация на тези площадки, които имат ресурс да придобият качеството „летище за обслужване на полети от общата авиация“.  С оптимизирането на контролната дейност на операторите за наземно обслужване ще се постигне облекчаване на дейността им, тъй като няма да заплащат разходи, свързани судостоверяването на експлоатационната годност на системите и съоръженията за наземно обслужване, а на базата на разработени процедури ще могат да поддържат тази експлоатационна годност, което ще подлежи на контрол от ГД ГВА в рамките на годишния надзор над субекта. | |
| **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  . Извършването на административните услуги е обосновано с изисквания, произтичащи от регламенти на ЕС и за дейности, които ГД ГВА извършва в рамките на вменените й функции и към момента. В законопроекта не се съдържат стойности за извършваните административни услуги, те са предмет на Тарифа 5, като при продготовката на проект на изменение и допълнение на тарифата ще бъдат проведени обсъждания и консултации.  **8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**  Създават се нови регулаторни режими относно познатите изпращачи, безпилотните въздухоплавателни средства и летищата за обслужване на полети от общата авиация.  По отношение на познатите изпращачи се предвижда тяхното одобряване, и одобряване на техните програми за сигурност и нает персонал.  По отношение на експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства се предвижда ред за тяхното одобряване.  По отношение на летищата за обслужване на полети от общата авиация се предвижда възможност за осъществяване и на международни полети от тях, при изпълнение на съответните изисквания за това.  Засягат се съществуващи регулаторни режими, като серегламентират нови термини (атестации, декларации). | |
| **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)?**  Х Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  ☐ Няма ефект  Юридическите лица, извършващи дейности по пощенски и куриерски услуги, които ще бъдат определени за „познати изпращачи“, собствениците на летища за обслужване на авиация с общо предназначение, декларираните организации за обучение, операторите по наземно обслужване, операторите на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторите, извършващи специализирани търговски операции, ще трябва да отговарят на съответните нови изисквания в закона. В по-голямата си част те са малки и средни предприятия.  . | |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**  ☐Да  Х Не | |
| **12. Обществени консултации:**  *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.*  В хода на изготвяне на законопроекта са постъпили редица мотивирани предложения от страна на авиационната индустрия и други заинтересовани субекти, повечето от които са включени в него. По отношение на новите административни услуги и такси за административно обслужване, техните размери, след влизането в сила на закона, ще бъдат определени в Тарифа 5, като при продготовката на проект на изменение и допълнение ще се проведат обсъждания и консултации. | |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**  Х Да  ☐Не  Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване;  Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства; Регламент № 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  Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването. Регламент № (ЕС) 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. 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 и контрола върху тях.  Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 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  *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: 15.06.2020 г.**  **Подпис:** | |