СПРАВКА

на постъпилите становища в срока на общественото обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Предложение** | | **Приема се/ не се приема** | **Мотиви за не/ приемане на предложението** |
| **1.** | **Предложения от господин Стефан Христозов** | | |
| 1.1. | По § 1 относно чл. 8, ал. 4, гласящ „В ал. 4 след думите „наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2018/1139“ се добавя „както и по регламентите за изпълнение и делегираните регламенти“ и думата „неговото“ се заменя с „тяхното“: *Не става ясно за всички регламенти ли говорим? За свързаните с базовия ли само? Това би означавало 2019/945 да е включен, а не се среща по-нататък. Нито пък 1321/2014* | Не се приема. | Със ЗИДЗГВ се регламентира, че ГДГВА е компетентен орган по всички регламенти за изпълнение и делегираните регламенти към Регламент (ЕС) 2018/1139 *(базов регламент),* които са издадени към него до сега и които ще се издават към него в бъдеще. Делегиран регламент (ЕС) № 2019/945 регламентира нотифициращи органи. Член 8 от ЗГВ регламентира, че ГДГВА е компетентен орган по прилагането на базовия регламент, а с промените се предвижда ГДГВА да е компетентен орган и по регламентите за изпълнение и делегиращите регламенти към базовия регламент. |
| 1.2. | По § 3 относно чл. 16б, ал. 10:  *Наредбата е с директно приложение. Не трябва ли да е с указание/я от компетентния орган?*  *Дотук ГДГВА в закона все още не е направена компетентен орган.*  *В какво ще се изразява това съгласуване? Всички оператори на БЛС ли са престъпници или агенти?* | Не се приема. | Регламентът се прилага пряко, но в настоящия случай е необходимо да се издаде и национален нормативен акт, който да осигури национални мерки по прилагането му, какъвто е наредбата.  По отношение на определянето на ГВА за компетентен орган, коментирате ни са по-горе.  Предвижда се министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да съгласува наредбата с министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ преди да я издаде. |
| 1.3. | По § 5 относно чл. 16г, ал. 2, т. 9:  *Вероятно се има предвид т.* | Не се приема. | Бележката е неясна, поради което не може да се вземе отношение по нея. |
| 1.4. | По § 14 относно чл. 33:  *1. Наредбата и регламентът са с директно приложение. Обикновено България изостава да осъвремени нормативната си база.*  *2. …и изпитване/оценяване….*  *3. Дистанционният екипаж, екипаж ли е?*  *4. Никъде не се упоменават операторите на дронове.* | 1.Не се приема.  2. Не се приема.  3. Не се приема.  4. Приема се. | Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата.  Към момента в законодателството на ЕС не е дефинирано понятие „дистанционен екипаж” и Агенцията за авиационна безопасност на ЕС прилага политика за избягване неговото използване. |
| 1.5. | По § 24 относно чл. 51, в който ал. 3 се отменя:  *Интересно какво имат да кажат катедра ВВС и ПВО във Военна академия.* | Не се приема. | Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата. |
| 1.6. | По § 26 относно чл. 55, където думите „само с разрешение от“ се заменят с „в контролираното въздушно пространство само с разрешение на органите за контрол на въздушното движение в“:  *Предполага повече от един?* | Не се приема. | Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата. |
| 1.7. | По § 29 относно чл. 62, ал. 3:  *Отива при министър-председателя* | Не се приема. | Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата. |
| 2. | Предложения от Държавно предприятие „Ръководство на въздушно движение“ | | |
| 2.1. | В чл. 53в, ал. 11 се създава нова т. 3а:  „3а. приема бизнесплана на предприятието в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011, който съдържа и ключовите области на дейността, показатели и цели за ефективност и тяхното изпълнение, съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 година за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013. Частта от бизнесплана на предприятието, отнасящата се за ефективността, трябва да съответства на поставените цели и задачи в Плана за ефективност разработван от Националния надзорен орган по чл. 16в“. | Приема се. |  |
| 2.2. | В т. 4 на чл. 53в, ал. 11 текстът след думите „съответствие с“ да се замени с „изискванията на т. 3а“. | Приема се. |  |
| 2.3. | В чл. 2, ал. 2 от Закона за публичните предприятия да се добави „и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“. | Не се приема. | Законът за публичните предприятия е общ закон, регламентиращ публичните предприятия, а Законът за гражданското въздухоплаване е специален закон, съдържащ изрична и различна в сравнение с общия закон регламентация на публично предприятие, като специалният закон се прилага с предимство пред общия. |
| 3. | Предложения от госпожа Лора Борисова | | |
| 3.1. | Във връзка с чл. 8 ал. 1 от ЗГВ, а именно: „Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване“:  *следва ли да се промени чл. 16а? След като министърът на транспорта вече провежда само държавната политика, не следва ли да се вменят правомощията по т. 2 и 6 на ГДГВА, като компетентен орган по Регл.1139/2018.* | Приема се частично. | В чл. 16а, т. 2 се отменя, тъй като след изменението в чл. 8, ал.1 от ЗГВ тези функции се изпълняват от ГДГВА. Правомощията на министъра по чл. 16а, т. 6 са в съответствие със Закона за нормативните актове и са свързани с политиката в областта на гражданското въздухоплаване. |
| 4. | Предложения от господин Андрей Табаков | | |
| 4.1. | *Създадат ли се нови регулаторни режими при прилагането на Регламент за изпълнение 947 и въвеждането:*   * *на регистрация на операторите на БЛС,* * *с приемане на декларации за извършване на професионална дейност в неограничена категория,* * *с издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория,* * *с издаване на разрешение за експлоатация в рамките на клубове и асоциации по авиомоделизъм,* * *с издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС?* | Не се приема. | Не се прави предложение по законопроекта, а се задават въпроси.  Да, предвижда се регулиране на дейността в съответствие с Регламент (ЕС)№ 2019/947. Ще бъдат регламентирани изискванията за регистрация на операторите на БЛС, приемането на декларации за извършване на професионална дейност в неограничената категория, издаването на разрешения за експлоатация в специфичната категория и издаването на разрешение за експлоатация в рамките на клубове и асоциации и клубове по авиомоделизъм. |
| 4.2. | *Ще се създава ли електронен регистър във връзка с прилагането на Регламент за изпълнение 947?* | Не се приема. | Не се прави предложение по законопроекта, а е зададен въпрос.  Електронният регистър е предвиден в чл.16б, ал.1, т.18. |
| 4.3. | *Във връзка с прилагането на Регламент за изпълнение 947 ще се предвидят ли основания за събиране на такси за услуги, свързани с дроновете - напр. за регистрация, издаване, изменение и допълнение на удостоверение за оператор на лека БЛС; разрешение за експлоатация в специфична категория; разрешение за експлоатация на БЛС в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм; разглеждане на декларации, за обучение, оценяване и издаване на свидетелства за правоспособност на дистанционно управляващи пилоти? Тези услуги ще бъдат безвъзмездни, или ще се дължи такса за извършването им?* | Не се приема. | Не се прави предложение по законопроекта, а се задават въпроси.  Услугите, свързани с експлоатацията на БЛС, няма да бъдат безвъзмездни. Основанието за събирането на таксите се създава в закона, а по размер те ще бъдат определени в Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. |
| 4.4. | *Предвижда ли се в България въвеждането на така нареченото U-пространство?* | Не се приема. | Не се прави предложение по законопроекта, а се задава въпрос. Липсва нормативно основание, произтичащо от регламент или приложения на ИКАО. След създаването на съответна европейска нормативна уредба, изискването за въвеждане на U-Space ще стане приложимо за Република България. |
| 4.5. | *Ще се предвиждат ли допълнителни санкции, освен съществуващите, за допускане да се извърши или извършване на полет с дрон в нарушение на закона?* | Не се приема. | Не се прави предложение по законопроекта, а се задават въпроси.  Санкции се предлагат с § 42, т. 1 относно чл. 143, ал. 1, т. 20. |
| 4.6. | *Предлагам да се включат дефинициите на понятията, свързани с експлоатацията на дронове.* | Приема се. |  |
| 4.7 | *С цел последователност на информацията в закона предлагам алинеите, с които се предлагат въвеждането на нови наредби (ал. 8 и 10 към чл. 16б и ал. 6 към чл. 8) да бъдат в чл. 1, където са изброени други наредби, като се изпише за какво се отнасят те, а не по кой регламент са.* | Не се приема. | Законопроектът е изготвен в съответствие с разпоредбите на Закона за нормативните актове и Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове, където са регламентирани изискванията към изготвянето на нормативните актове. Бележката е редакционна, направени са редакции. |
| 4.8 | Относно новата ал. 9 към чл. 16б: *приемам, че с изменението на чл. 8, ал. 4 отпада необходимостта от уточняване, че ГДГВА е компетентен орган по регламент 947. В случай че не уважите мнението, смятам, че тази алинея първо трябва да се премести в чл. 8, където става въпрос за компетенции и второ да се промени текстът, че ГДГВА е компетентен орган, а не, че изпълнява функциите на такъв.* | Не се приема. | Разпоредбите са организирани в съответствие с правилата, регламентирани в Закона за нормативните актове и Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове. |
| 4.9. | 1. По § 3, т. 2: *при изброяването е пропуснато „декларации”;* 2. По § 31: 3. в т. 5 е *пропуснато „разрешения, декларации”;* 4. в т. 6 *е пропуснато „разрешения”* | Приема се. |  |
| 5. | Предложения постъпили от Асоциация на собствениците на въздухоплавателни средства и пилотите в България (AOPA Bulgaria) | | |
|  | 1. Подкрепяме заличаването на термина „летателните площадки“ и считаме за правилно и за положителна стъпка към осъвременяването на нормативната база съгласно добрите международни практики. | Приема се.  Приема се. |  |
| 1. Подкрепя въвеждането на термина „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение“, което е в съответствие с реалностите и нуждите на авиацията с общо предназначение и ще удовлетвори нейните ползватели. |
| 1. Следва да се има предвид, че на летищата, които до сега се отнасят терминологично като летателни площадки се извършват, както полети на авиацията с общо предназначение, така и полети, свързани с изпълнението на специализирани операции (aerial work - AW). Този вид операции се извършват на практика от всички видове летища при изпълнение на съответните специфични изисквания от летищния оператор. В тази връзка предлагаме добавянето на нова точка в § 18, за да се даде възможност на всички летища по чл. 43, ал. 2 от ЗГВ да се извършват полети, свързани с изпълнението на специализирани операции (aerial work - AW):   „На летищата по чл. 43, ал. 2, т. 1, т. 2 и т. 3 се извършват полети, свързани с изпълнението на специализирани операции (aerial work - AW)“ | Приема се, но с редакционна промяна в законопроекта. | Предложени са промените с § 22 от проекта: в чл. 43 се правят следните изменения и допълнения:  1. В ал. 1 думите „и летателните площадки“ се заличават.  2. В ал. 2:  а) точка 2 се изменя така:  „2. международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение;  б) точка 3 се изменя така:  „3. **летища за обслужване на авиация с общо предназначение** срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане;  в) създава се т. 4:  „4. 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. Ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолети.“ |
|  | 1. По отношение на § 18, т. 2, буква „б“ относно промяната в чл. 43, ал. 2, т. 3: *предлагаме да отпадне текста „с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг“ и текста „Ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолети“*.   Мотиви:  В гражданската авиация съществуват различни категории, класове и кодове на въздухоплавателните средства, определени в различните Приложения на Чикагската конвенция за гражданско въздухоплаване в зависимост от съответните нужди. Например Приложение 6 на ICAO (Annex 6 - part I, part III) прави класификация на самолети с максимални излетни тегла (MTOW) под 5700 кг и определен брой пътници и MTOW над 5700 кг, както и на хеликоптери с тегла под 3175 кг и определена пътническа конфигурация и над 3175 кг. Тази класификация се използва предимно за нуждите на нормите за летателна годност, както при проектиране на ВС и неговото оборудване, така и за стандартите за техническо обслужване, летателна експлоатация и лицензиране на екипажите на ВС. За нуждите на проектирането и експлоатацията на летищата се прилага класификация съгласно Приложение 14 на ИКАО (ICAO Annex 14), свързана с физическите характеристики на пистата за излитане и кацане, като дължина на ПИК, ширина на ПИК, носимоспособност на ПИК и др.  В този смисъл, лимитирането за използване на едно летище от ВС под 5700 кг MTOW, считаме за некоректно, защото води до смесване на изисквания, некореспондиращи помежду си. Ограниченията за използване на едно летище от ВС са функция от физическите и оперативните характеристики на летището, съвместими към характеристиките на ВС. Техническите и физическите характеристики на всяко едно летище и неговите ограничения в експлоатацията са описани в „Акт за основните технически и експлоатационни характеристики“ и се публикуват в Сборника за аеронавигационна информация. Тази публикация дава възможност на авиационните оператори и ползвателите да се запознаят с условията на даденото летище и да вземат решение за извършване на съответните операции. Още повече, че в авиацията за общо предназначение и при специализираните авиационни работи се използват и въздухоплавателни средства с по-големи MTOW от 5700 кг.  На територията на Република България се намират голям брой изоставени бивши военни летища с физически характеристики и потенциал за развитие на авиацията с общо предназначение в пълния и обем, който в никакъв случай не се изчерпва със самолети с максимална излетна маса до 5700 кг. Ограничаването на операциите на ВС спрямо максимална излетна маса от 5700 кг, без оглед на физическите и експлоатационни характеристики на едно летище, ще отнеме този потенциал.  Отмяната на това ограничение от 5700 кг ще даде възможност тези летища да повишат броя на полетните операции, да увеличат своите приходи, което ще доведе до по-добра финансова ефективност и експлоатационна гъвкавост.  Не на последно място в Приложение 14 на ИКАО (ICAO Annex 14) и в Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата, където са определени сертификационните и експлоатационните изисквания за летищата, отсъства изискване за сертифициране на летище по максимална излетна маса. | Приема се. | Направена е нова редакция на чл. 43, ал. 2, т. 3 и е предложено създаването на т. 4 в чл. 43, ал. 2.  С чл. 43, ал. 2, т. 3 се предвижда определянето на „летища за обслужване на авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“, в какъвто смисъл е предложението на АОПА. В чл. 43, ал. 2 се създава т. 4, съгласно която се предвижда определянето 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. Ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолети.“ Създават се повече възможности за категоризиране на обектите, като по този начин бележката на АОПА е съобразена, но от гледна точка безопасността при експлоатацията на втория вид обекти – по т. 4, се гарантира задължението на ползвателите им да оперират с малки ВС – под 5700 кг. |
|  | 5. Нарастването на броя на операциите на авиацията с общо предназначение ще даде възможност и за развитие на аеронавигационното обслужване на летищата.  Смятаме, че в ЗГВ трябва да се даде възможност на ГДГВА да одобрява разработени процедури за определяне вида и начина на аеронавигационното обслужване на летищата, които да се актуализират чрез консултации с операторите. | Приема се частично. | Направено е изменение в чл. 43з, където се предлага „видовете обслужване на въздушното движение, включително летищно полетно информационно обслужване, се осъществява по ред и при условия, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“ В наредбата ще бъдат предвидени случаите, в които ГДГВА ще одобрява разработените процедури за определяне вида и начина на аеронавигационното обслужване на летищата от определена категория. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Предложения от „ЛЕТИЩЕ СОФИЯ“ЕАД | | |
| С писмо с вх.№ 40-02-338/03.07.2020 г. е постъпил проект на частична предварителна оценка със следните предложения:  Да се допълни чл. 122, ал. 2, изр. второ от ЗГВ, като се предвиди, размерът на летищните такси, да се прилага за периода, определен с решението по чл. 122к. | Приема се с редакция. | Следната редакция е направена:  „В чл. 122 се правят следните изменения и допълнения:  1. В ал. 2, изречение второ се заличава.  2. Създава се ал. 3:  „(3) Размерът на таксите, установен с влязлото в сила решение по чл. 122к или чл. 122р, е в сила от деня, който е начален за периода, за който се отнася, независимо от датата на влизане в сила на решението.“ |
| Да се предвиди възможност за принудително събиране на летищните такси, като се създаде изрична норма в ЗГВ и чл.162, ал.2 от ДОПК, уреждаща характера на вземанията за летищни такси и лихви по тях, реда на тяхното установяване, органът, овластен да издава актовете за неплатени задължения и пр. | Приема се частично. | В чл. 120 се създава ал. 9, с която се урежда характерът на летищните такси и лихвите по тях, когато се събират по чл. 120, ал. 5, т. 1 или на гражданско летище за обществено ползване, държавна собственост, което се ползва от летищен оператор – търговско дружество, в което държавата е едноличен собственик на капитала.  Редът за установяване и събиране на публични държавни вземания е уреден в ДОПК. |
| Да се предвиди възможност за предварително изпълнение на АУПДВ за летищни такси и лихви по тях, тъй като е налице забавяне и затруднения в процеса на тяхното събиране, при липса на доброволно погасяване | Не се приема. | Предварителното изпълнение на административен акт е уредено в чл. 60 от АПК, където изрично са предвидени случаите, при които то е допустимо. При издаването на административния акт може да бъде включено разпореждане за предварителното му изпълнение, но такова може да бъде допуснато и след постановяването на акта. |
| В ПЗР да се създаде параграф, в който да се предвиди публикуваните в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България до влизането в сила на закона размери на летищни такси, да се прилагат за периода, определен в съответното решение по чл. 122к на летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищния оператор на летището с най-големия брой превозени пътници на територията на Република България. | Приема се с редакция. | Предлага се следната редакция:  § 46. (1) Разпоредбите на този закон се прилагат и за започналите, но неприключили, производства по определяне на летищните такси от летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищният оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България, включително когато летищните такси са предмет на неприключили съдебни производства, като в тези случаи не се прилага изискването за включването на размера на летищните такси в наредбата по чл. 122, ал. 1.“ |
| Да се създаде възможност за задържане на ВС при наличие на неизплатени задължения от летищни такси, както за ВС, извършващи редовни, така и за нередовни полети и отпадане на разпоредбата на Пф 2, ал. 1 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България. | Не се приема. | Римската конвенция от 2 май, 1933 г., нератифицирана от България, предвижда задържането на ВС да става с акт на съдебен или друг публичен орган. В случая летището не визира такъв. Понастоящем е налице уредба – в чл. 48а, ал. 3, т. 5 от ЗГВ, съгласно която летищната администрация може да задържи излитането на ВС (освен при изпълнение на редовни превози), ако ползвателят му не е заплатил дължими такси или не е дал достатъчно гаранции за това. |
| Предлага се изменение в ДОПК и създаване на основания за предварително изпълнение на АУПДВ. | Не се приема. | Редът за издаване на АУПДВ се съдържа в ДОПК. Предварителното изпълнение на административен акт е уредено в чл. 60 от АПК, където и за него са изрично са предвидени случаите, при които то е допустимо. При издаването на административния акт може да бъде включено разпореждане за предварителното му изпълнение, но такова може да бъде допуснато и след постановяването на акта. В тази връзка, при наличие на достатъчно мотиви за разпореждане или допускане на предварително изпълнение, съществуват правни възможности в различни етапи от производството, така че да бъдат защитени интересите на страните в административното производство. |
| В Закона за държавните такси в § 2 от Преходните разпоредби след „събирани по“ да се добави „чл. 120, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване | Приема се. |  |