**СПРАВКА**

**ЗА**

**ПОСТЪПИЛИТЕ СТАНОВИЩА В СРОКА НА ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ НА ПРОЕКТA НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА 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, (ОБН., ДВ, БР. 8 ОТ 2010 Г., ПОПР., БР. 11 ОТ 2010 Г., ИЗМ. И ДОП., ДВ, БР. 7 ОТ 2017 Г.)**

| *№ по ред* | **Предложение** | **Приема се/ не се приема**  | **Мотиви за не/ приемане на предложението** |
| --- | --- | --- | --- |
| *1* | *2* | *3* | *4* |
| **1.** | **Предложения на Асоциацията на българската** **авиационна индустрия (АБАИ)***Относно срока за обществено обсъждане:*Срокът за обществено обсъждане да бъде 30 дни – съгласно чл. 26, ал. 4, изр. първо от ЗНА, а не 14 дни. | **Приема се частично.** | Проектът на НИД на Наредба № 847 се изпраща за повторно обществено обсъждане, след отразени промени въз основа на получените предложения, за срок от 14 дни като в доклада и при публикуването на наредбата са представени мотиви за този срок.  |
| **2.**  | *Относно органа по назначаването:*„За реално, обективно съкращаване на сроковете може да се говори, когато са налице нормативно гарантирани срокове за получаване на реалното назначение, което става с акта на МС – акт, който обичайно бива издаван месеци след приключване на конкурса, проведен по реда на Наредба № 847/2010. В тази връзка усилията за нормативни промени следва да се насочат в тази посока…“ | **Приема се, но такова изменение следва да бъде извършено с нормативен акт от по-висока степен.** | Към момента на изготвянето на НИД на Наредба № 847 в ЗГВ не съществува изрична разпоредба относно органа, който извършва назначаването на определения за победител кандидат, участвал в конкурс за назначаване на въздушен превозвач. Когато назначаването се извършва от Министерския съвет, това удължава процедурата. Значително съкращаване на сроковете би могло да се постигне чрез възлагане на правомощието за назначаване на въздушен превозвач на ресорния министър. Възлагане на такива правомощия следва да бъде извършено със закон - нормативен акт от по-висока степен, с който да се уреждат първично обществени отношения, които се поддават на трайна уредба. Предвижда се такова предложение да бъде направено. |
| **3.** | *Относно отпадането на предварителния протокол с цел съкращаване на времетраенето на конкурсната процедура:* „… усилията за нормативни промени следва да се насочат в тази посока (назначаването от МС), а не в заличаването на чл. 17 (предварителния протокол), които има своята смислена роля в процеса и тя е по своята същност медиаторска. Никак не е лошо страните в конкурсното производство да имат правото да защитят правата си пред конкурсната комисия (администрацията), вместо единственият им полезен ход при пренебрегване на правата им да остава единствено и само съдът – нещо, което де факто целят авторите на проекта на нормативен акт.“ | **Приема се**  |   |
| **4.**  | *Относно уеднаквяване на разпоредбите на Наредба № 847 с предвиденото в чл. 7, ал. 3 от ЗГВ:* “…промените следва да засягат уеднаквяване на предвиденото в чл. 7, ал. 3 от ЗГВ (*„Когато в международен договор има ограничения за броя български въздушни превозвачи, за честотите на експлоатация на линията или за предлагания капацитет, изборът се извършва от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията въз основа на конкурс или чрез възлагане, когато за участие в конкурса за дадена линия се е явил само един кандидат“*) със записаното в чл. 2 от Наредба № 847/2010 г. (*Чл. 2. Когато съгласно международен договор с трета страна се предвиждат ограничения на броя въздушни превозвачи, които могат да бъдат назначени за експлоатация на договорена линия, или ограничения на търговските права, като ограничения на честотите на експлоатация, предлагания капацитет или броя на пунктовете на опериране, достъпът до пазара по договорена линия се предоставя след конкурс, проведен по реда на тази наредба“*), като същият този чл. 2 е дописан в ДР, §1, т.7 от наредбата. Дописването на закона с наредбата, и то два пъти, реално затруднява прилагането на нормите от страна на въздушните превозвачи. Защото освен сроковете, които съблюдава администрацията и които е добре да са оптимизирани, много по-важно е качеството на административното производство, а това се гарантира от законосъобразни, ясни и непротиворечиви нормативни актове.“ | **Приема се** | Чл. 2 се изменя така: „Чл. 2. Когато съгласно международен договор с трета страна се предвиждат ограничения на броя въздушни превозвачи, които могат да бъдат назначени за експлоатация на договорена линия, или ограничения на търговските права за честотите на експлоатация на линията или за предлагания капацитет, достъпът до пазара по договорена линия се предоставя след конкурс, проведен по реда на тази наредба.“В § 1от Допълнителната разпоредба се правят следните изменения:1. Точка 6 се отменя.2. Точка 7 се изменя така:„7.„Търговски права“ са права за назначаване на въздушни превозвачи за експлоатиране на редовна/и въздушна/и линия/и за превоз на пътници товари и поща, договорена/и по силата на международно споразумение с трета страна, права за предоставяне на капацитет или честоти на опериране.“ |
| **5.** | *Относно ограниченията в честотите на експлоатация*„В проекта на наредба за изменение на Наредба № 847/2010 предлагаме да бъде прецизирано с подходящи нови текстове кога реално са налице ограничения в честотите на експлоатация на дадена линия, за да е реален факт тази предпоставка за обявяване на конкурс. Администрацията би могла да разбере своевременно за наличието на потенциален интерес при въздушните превозвачи относно дадена линия по двустранните спогодби като анонсира в началото на всяка календарна година намеренията си да провежда конкретен конкурс. Защото провеждането на конкурсна процедура не следва да бъде самоцел за администрацията, а е необходимо да се реализира при наличието на реално лимитирани търговски права. В тази връзка моля вижте предвиденото в Националната процедура на Германия за предоставяне на ограничени налични права за превози (2009/C 112/04), т.2.2, където е указано, че „ако правата за превози и възможностите за назначения са на разположение в неограничен или достатъчен размер, и ако всички предпоставки на въздухоплавателното право са изпълнени, правата се предоставят по правило на всички кандидати така, както са подали заявление“.“ | **Приема се за сведение**  | Предложението се приема за сведение. Главна дирекция „Главна въздухоплавателна администрация“ ще проведе целенасочено проучване в този аспект на процедурите на останалите държави членки на Европейския съюз, като вземе предвид и натрупаният опит от последните проведени конкурси. В зависимост от изводите от проучването е възможно промяна в препоръчаната посока да бъде направена при следващо изменение на Наредба № 847.  |