**Приложение № 1**

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

|  |
| --- |
| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\*(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи) |
| **Институция:**Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията | **Нормативен акт:**Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България |
| **За включване в законодателната/****~~оперативната~~ програма на Министерския съвет за периода:**1 юли – 31 декември 2019 г. | **Дата:**11.11.2019 г. |
| **Контакт за въпроси:**Павлинка Ковачева | **Телефон:**0700 10 145 |
| **1. Дефиниране на проблема:** **1.** За точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ, L 57 от 3 март 2017 г.) е необходимо да бъдат приети мерки на национално ниво.**2.** Несъвършенство на съществуващата законова уредба на производствата по вписване на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти в регистъра по чл. 92, ал. 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ) и по вписване на пристанищни оператори в регистъра по чл. 117, ал. 4 ЗМПВВППРБ, изразяващо се в непълно съответствие с изискванията на чл. 7 и чл. 14 – 17 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.*1*.*1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.***Проблем 1:** През 2017 г. Европейският парламент и Съветът приеха Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (по-нататък за краткост „Регламент (ЕС) 2017/352“).С този акт на вторичното право на Европейския съюз за първи път се създава единна нормативна рамка, приложима в морските пристанища на държавите членки от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), по отношение на правилата за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансирането и таксуването на пристанищната инфраструктура и пристанищните услуги. Основополагащата идея е, че улесняването на достъпа до пазара на пристанищни услуги и въвеждането на финансова прозрачност и самостоятелност на морските пристанища от трансевропейската транспортна мрежа ще подобри качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата и ще допринесе за създаване на по-благоприятни условия за инвестиции в пристанищата, за снижаване на разходите за ползвателите на транспортни услуги, за насърчаване на морските превози на къси разстояния, както и за по-доброто интегриране на морския транспорт с железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и автомобилния транспорт.Гарантирайки правото на държавите – членки на Европейския съюз, сами да определят конкретния модел на управление на своите морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа и прилаганата в тях система от такси, Регламент (ЕС) 2017/352 поставя задължителни минимални изисквания за: **1)** установяване на прозрачна, обективна, недискриминационна и пропорционална процедура за предоставяне правото на достъп до пазара на пристанищни услуги, като всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги (пристанищните оператори) се основава на ясни и обективни причини и не създава несъразмерни пречки на пазара; **2)** създаване на гаранции, че пристанищните оператори ще осигуряват подходящо първоначално и периодично обучение на своите работници и служители, с оглед гарантиране на качеството на пристанищните услуги и защитата на здравето и безопасността на пристанищните работници; **3)** установяване на прозрачни финансови отношения между управителните органи на морските пристанища, за които се предоставят публични средства, и пристанищните оператори, от една страна, и публичните органи, от друга, за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренцията и да се избегне изкривяване на пазара; **4)** въвеждане на механизми, които да гарантират, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и цените на пристанищните услуги се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга; **5)** създаване на механизми за участие на ползвателите на пристанищата и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани със стабилното развитие и функциониране на пристанището, прилаганата в него система от такси и способността му да привлича и поражда икономически дейности; **6)** въвеждане на действена процедура за разглеждане на жалби и система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на регламента.**Проблем 2:** Със свое Решение № 704 от 5 октомври 2018 г. Министерският съвет одобри 5 групи мерки за трансформация на модела на административно обслужване. В първата група одобрени мерки (по Приложение № 1 към т. 1, буква „а“ от Решението) са включени мерките, целящи опростяване и привеждане на услугите за бизнеса в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. Под № 98 и № 116 в това приложение са включени мерки, които засягат режимите по регистрация на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти и на пристанищни оператори.*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.).***По проблем 1:** Нормативната уредба на видовете, устройството, управлението и финансирането на българските пристанища, както и на реда за достъп до пазара на пристанищни услуги се съдържа в глава четвърта „Пристанища“ на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Разпоредбите на закона се прилагат по отношение, както на морските ни пристанища, така и за пристанищата по река Дунав от всички видове – за обществен транспорт (т.е. пристанища, в които се извършва обработване на товари или обслужване на пътници), рибарски, яхтени и със специално предназначение.Съгласно разпоредбата на чл. 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 и приложение II на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348 от 20 декември 2013 г.), изменен с Делегиран регламент (ЕС) № 473/2014 на Комисията от 17 януари 2014 г. (ОВ, L 136 от 9 май 2014 г.), Делегиран регламент (ЕС) 2016/758 на Комисията от 4 февруари 2016 г. (ОВ, L 126 от 14 май 2016 г.) и Делегиран регламент (ЕС) 2017/849 на Комисията от 7 декември 2016 г. (ОВ, L 128I от 19 май 2017 г.), към което тя препраща, в приложното поле на регламента попадат 2 (две) български морски пристанища –„морското пристанище в градски възел Бургас“ (част от основната TEN-T) и „морското пристанище в градски възел Варна“ (част от разширената TEN-T). Според действащото българско законодателство, обаче, пристанище Бургас и пристанище Варна като такива не съществуват. Както в района на Бургас, така и в района на Варна функционират по едно пристанище за обществен транспорт с национално значение и по няколко пристанища за обществен транспорт с регионално значение.Точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 налага промени в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ) в следните посоки: **1)** премахване на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение и привеждане на съществуващите в момента пристанища за обществен транспорт с национално и с регионално значение в района на Бургас и Варна в максимално съответствие с определението за „пристанище“ по чл. 92, ал. 1 ЗМПВВППРБ и с разпоредбата на чл. 103, ал. 2 ЗМПВВППРБ, съдържаща минималния задължителен списък от природни, изкуствено създадени (изградени в резултат на човешка дейност) и организационни условия, с които трябва да разполага всяко пристанище за обществен транспорт, за да бъде такова; **2)** премахване на класификацията на пристанищните услуги според технологията и организацията, необходими за осъществяването им, на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и услуги, за чието извършване това не е необходимо; **3)**промяна на уредбата на пристанищните такси и цените на пристанищните услуги по начин, който в максимална степен отразява изискванията на Регламент (ЕС) 2017/352; **4)** въвеждане на специфични правила относно пристанищата, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 и по-специално: определяне на органите за управление и контрол, разпределяне между тях на произтичащите от регламента правомощия, определяне на процедурите, които въпросните органи трябва да следват, когато приемат предвидените в регламента решения, процедурите по оспорване на тези решения, както и въвеждане на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на разпоредби на Регламент (ЕС) 2017/352.**По проблем 2:** С чл. 92, ал. 4, чл. 112, ал. 3 и 4 и чл. 117, ал. 4 ЗМПВВППРБ са създадени два регулаторни регистрационни режима – по отношение на пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти и по отношение на пристанищните оператори.Съгласно чл. 7, ал. 2 и чл. 16, ал. 1 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност срокът за отстраняване на нередовности в подадено заявление за регистрация, особените правила в производството по вписване, както и особените правила за спиране и прекратяване на съответната стопанска дейност, съответно за заличаването на лицето от регистъра следва да бъдат определени в специалния закон, уреждащ регистрационния режим.Последното налага да бъдат внесени промени в действащите разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, които регламентират реда и условията за извършване на вписвания в регистрите по чл. 92, ал. 4 и чл. 117, ал. 4 ЗМПВВППРБ.Изработването на проект на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ, с оглед усъвършенстване на законовата уредба на обществените отношения, възникващи във връзка с регистрацията на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти, както и на пристанищни оператори, е включено като мярка съответно с № 98 и № 116 в Приложение № 1 към т. 1, буква „а“ от Решение № 704 на Министерския съвет от 5 октомври 2018 г.*1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*До този момент не са извършвани последващи оценки на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. |
| **2. Цели:****Цел 1:** Въвеждане на национални правни мерки, осигуряващи точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 в българските морски пристанища за обществен транспорт от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, при максимално запазване на съществуващия правен режим на останалите български пристанища.**Цел 2:** Усъвършенстване на разпоредбите на ЗМПВВППРБ относно регистрация на пристанища, пристанищни терминали, специализирани пристанищни обекти и пристанищни оператори, с оглед привеждането им в съответствие с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.*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?* |
| **3. Идентифициране на заинтересованите страни:** **Пряко засегнати:*** Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
* Изпълнителна агенция „Морска администрация“;
* собствениците на пристанища за обществен транспорт с регионално значение, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – общо 7 (седем) търговски дружества;
* собствениците на пристанища за обществен транспорт с регионално значение (морски и речни), извън приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – общо 24 (двадесет и четири) юридически лица (търговски дружества и общини);
* пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги в българските пристанища за обществен транспорт – общо 67 (шестдесет и седем) юридически лица, от които 65 (шестдесет и пет) търговски дружества и 2 (две) общини;
* работниците и служителите на търговците – пристанищни оператори.
* собствениците на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ – общо 40 (четиридесет) юридически лица;
* Агенция за държавна финансова инспекция.

**Косвено засегнати:*** ползвателите на пристанищни услуги в българските морски пристанища, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – корабопритежателите на около 3 800 (три хиляди и осемстотин) кораба, които посещават тези пристанища;
* ползвателите на българските морски и речни пристанища;
* населението на черноморските и дунавските общини.

*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.).* |
| **4. Варианти на действие:****Вариант I „Без действие“:**При този вариант ще се наблюдава:* отсъствие на адекватни мерки в националното законодателство, осигуряващи точното прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352, в това число: **1)** отсъствие на правен механизъм, осигуряващ участие на ползвателите на пристанищата, попадащи в приложното поле на регламента, и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани с развитието и функционирането на тези пристанища; **2)** отсъствие на ефективна процедура за разглеждане на жалби срещу решения или мерки, приети в изпълнение на Регламент (ЕС) 2017/352; **3)** отсъствие на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на регламента;
* запазване на досегашната правна уредба на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, при която отсъстват правни гаранции, че размерът на таксите се формира по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и е обвързан с разходите за поддържане на съществуващата и за изграждане на нова пристанищна инфраструктура;
* запазване на досегашната правна уредба на цените на пристанищните услуги, при която отсъстват правни гаранции, че размерът на таксите се формира по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и е обвързан с разходите за извършване на съответната пристанищна услуга;
* запазване на съществуващите несъответствия между разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България относно регистрацията на пристанища, пристанищни терминали и специализирани пристанищни обекти и на пристанищни оператори, от една страна, и изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, от друга.

**Вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:**При този вариант ще се наблюдава:* премахване на разделението на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и такива с регионално значение;
* създаване на адекватни на българските условия специфични правила относно устройството, управлението, финансирането и достъпа до пазара на пристанищни услуги в морските ни пристанища за обществен транспорт, които попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352, в това число: **1)** определяне на юридическото лице, натоварено да осъществява функциите на „управителен орган на пристанище“ по смисъла на чл. 2, т. 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както и на ведомството, натоварено да осъществява функциите на „компетентен орган“ по смисъла на чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 – Изпълнителна агенция „Морска администрация“; **2)** извършване на „разпределение“ между управителния орган на пристанището и компетентния орган на онези функции, за които, съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352 държавата членка разполага с правото да прецени на кого да ги възложи; **3)** създаване на законово основание за финансиране на дейността на компетентния орган с част от пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, съобразно съществуващата в Регламент (ЕС) 2017/352 възможност за това; **4)** създаване на процедурни правила, осигуряващи участието на ползвателите на пристанищата и на другите заинтересувани страни в консултации по съществените въпроси, свързани с развитието и функционирането на съответното пристанище; **5)** определяне на органа, натоварен да осъществява контрола по чл. 11, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 за спазване на правилата за финансова прозрачност и реда за осъществяване на този контрол – Агенцията за държавна финансова инспекция, по реда и при условията на Закона за държавната финансова инспекция; **6)** определяне на органа, компетентен да разглежда жалбите по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352 (по отношение структурата и размера на цените на пристанищните услуги, които не са изложени на ефективна конкуренция) – изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както и редът за разглеждане на тези жалби; **7)** определяне на компетентния съд и на реда за разглеждане на жалби срещу посочените в чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/352 актове на управителния орган на пристанището, включително на жалбите по чл. 13, параграф 6 от регламента (срещу актовете на управителния орган за дефиниране на структурата и размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура), а също и на приетите по силата на регламента актове на компетентния орган и на органите по чл. 11, параграф 5 и по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352; 8**)** въвеждане на система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на нарушаване на Регламент (ЕС) 2017/352;
* усъвършенстване на правната уредба на пристанищните дейности и услуги, включително чрез: **1)** премахване на класификацията на пристанищните услуги според технологията и организацията, необходими за осъществяването им, на услуги, за чието извършване е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, и услуги, за чието извършване това не е необходимо; **2)** въвеждане на обективни и недискриминационни изисквания, на които лицата, желаещи да получат достъп до пазара на пристанищни услуги, следва да отговарят (изисквания за професионална пригодност) не само в момента на получаване на достъпа, но и през цялото време, докато осъществяват дейността си; **3)** въвеждане на правила за осъществяване на контрол за продължаващото съответствие с изискванията за професионална пригодност;
* промяна в системата на пристанищните такси и на цените на пристанищните услуги, която се изразява в следното: **1)** вместо досегашните канални, тонажни корабни, линейни кейови и светлинни пристанищни такси се въвеждат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура; **2)** запазват се пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, въведени в националното законодателство в изпълнение на изискванията на чл. 8 от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ, L 332 от 28 декември 2000 г.), изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ, L 324 от 29 ноември 2002 г.), Директива 2007/71/ЕО на Комисията от 13 декември 2007 г. (ОВ, L 329 от 14 декември 2007 г.), Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 г. (ОВ, L 311 от 21 ноември 2008 г.) и Директива (EC) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 г. (ОВ, L 302 от 19 ноември 2015 г.); **3)** ясно и недвусмислено се определя кръга от кораби, за които се дължат пристанищни такси за ползване на пристанищната инфраструктура и за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност; **4)** изчерпателно се дефинира кръга от лица, които имат право да определят по размер и да събират пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура и за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност; **5)** на ниво закон се определят сроковете, в които пристанищните такси следва да бъдат заплащани; **6)** дефинират се принципите и правилата за определяне размера на пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура и дейностите, за които могат да бъдат разходвани набраните чрез тях средства; **7)** запазват се въведените в съответствие с изискванията на Директива 2000/59/ЕО правила за: определяне размера на пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, случаите, в които може да бъде постановено освобождаване на корабопритежател от задължението за заплащане на тези такси, лицата, които имат право да постановят такова освобождаване, задължението на последните периодично да предоставят на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ информация за извършените освобождавания и дейностите, за които набраните средства може да бъдат разходвани; **8)**  запазва се сегашното законодателно решение, съгласно което цените на пристанищните услуги се определят по размер, обявяват се публично и се събират от пристанищните оператори, извършващи съответната услуга, но се въвежда предвидената и в Регламент (ЕС) 2017/352 правна възможност при определени условия цените на пристанищните услуги да бъдат включени в пристанищните такси за ползване на пристанищната инфраструктура, с изричното изискване на ползвателите на пристанището да се предоставя ясна информация каква част от заплатената сума съставляват пристанищните такси.;
* промяна в уредбата на т.нар. „акваториална такса“, определяна по размер от Министерския съвет и събирана ежегодно в полза на фиска, чрез намаляване на кръга на задължените за заплащането ѝ лица и на случаите, в които тя се дължи;
* въвеждане на ниво закон на задължение на пристанищните оператори да осигуряват на своите работници необходимото, съобразено с технологичните иновации, първоначално и последващо обучение за правилното, здравословно и безопасно изпълнение на възложените им трудови функции;
* привеждане на понятийния апарат на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, използван за целите на сигурността на пристанищата и пристанищните съоръжения, в пълно съответствие с терминологията на относимите актове на вторичното право на Европейския съюз – Регламент № (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОВ, L 129 от 29 април 2004 г.), изменен с Решение на Комисията от 23 януари 2009 г. (ОВ, L 29 от 31 януари 2009 г.) и с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31 март 2009 г.), и Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата (ОВ, L 310 от 25 ноември 2005 г.), изменена с Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г., което става възможно при премахване на съществуващото в момента деление на пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и с регионално значение.
* изпълнение на мерки № 98 и № 116 от Приложение № 1 към т. 1, буква „а“ на Решение № 704 на Министерския съвет от 5 октомври 2018 г. чрез привеждане на разпоредбите на чл. 92, 117 и 117б ЗМПВВППРБ в пълно съответствие с изискванията 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:****При вариант I „Без действие“:****Икономически въздействия:*** непълно адаптиране на българските морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа към новите транспортни и логистични изисквания;
* структурно изоставане и пропусната възможност за икономическо развитие на българските морски пристанища от основната и широкообхватната TEN-T, което може да задълбочи небалансираното използване на българската част от трансевропейската транспортна мрежа.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и пристанищните оператори, така и по отношение на всички ползвателите на морските ни пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;* запазване на сегашното ниво на прозрачност на финансиране на пристанищата и отсъствие на механизми за по-нататъшно насърчаване на лоялната конкуренция и за недопускане на случаи на изкривяване на пазара;
* запазване на сегашното ниво на такси за ползване на пристанищната инфраструктура и цени за пристанищните услуги, препятстващо повишаването на привлекателността на българските пристанища;
* запазване на съществуващото ниво на качеството на предоставяните пристанищни услуги;
* недостатъчни и неефективни инвестиции за пристанищна инфраструктура и в резултат – отсъствие или недостатъчна степен на развитие на пристанищния сектор.

Тези негативни въздействия се проявяват по отношение не само на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, но също и по отношение на всички собственици на пристанищна територия и инфраструктура, на всички пристанищни оператори, както и на ползвателите на пристанищата;* запазване на съществуващите несъответствия в уредбата на регистрационните режими, установени за пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти и за пристанищните оператори, с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност;
* запазване на съществуващото ниво на административна тежест върху бизнеса в пристанищния сектор.

Тези негативни въздействия се проявяват по отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и на пристанищните оператори.**Социални въздействия:*** запазване на съществуващата степен на подготвеност на пристанищните работници за осъществяване на пристанищните дейности и услуги;
* запазване на съществуващото положение, при което осигуряването на подходящо периодично обучение на пристанищния персонал и възможности за повишаване на неговата квалификация и знания зависи изцяло от вижданията и управленските умения на ръководните служители на пристанищния оператор.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на самите пристанищни работници, така и по отношение на всички собственици на пристанищна територия и инфраструктура, на всички пристанищни оператори и на ползвателите на пристанищата.**Екологични въздействия:*** запазване на съществуващата в момента степен на натиск, оказван от морския транспорт и пристанищата върху морската околна среда.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, така и на цялото население на черноморските и дунавските общини.Всички идентифицирани негативни въздействия са значителни.**При вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:****Икономически въздействия:**Не са идентифицирани негативни икономически въздействия.**Социални въздействия:*** увеличаване на натовареността на служителите от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, пряко ангажирани в дейността по осъществяване на контрол спрямо пристанищата и пристанищните оператори и по разглеждане на жалби по чл. 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/352;
* увеличаване на натовареността на определени групи от служители в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, както и на служителите в Агенцията за държавна финансова инспекция, на които е възложено да осъществяват контрола по чл. 11, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352.

**Екологични въздействия:**Не са идентифицирани негативни екологични въздействия.*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 I „Без действие“:****Икономически въздействия:**Не са идентифицирани положителни икономически въздействия.**Социални въздействия:**Запазване на съществуващото ниво на натовареност на служителите от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и Агенцията за държавна финансова инспекция.**Екологични въздействия:**Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.**При вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:****Икономически въздействия:*** създаване на необходимите нормативни условия за успешно адаптиране на българските морски пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа към новите транспортни и логистични изисквания;
* създаване на необходимите нормативни предпоставки за преодоляване на съществуващото структурно изоставане на българските морски пристанища от основната и широкообхватната TEN-T и на небалансираното използване на българската част от трансевропейската транспортна мрежа.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и пристанищните оператори, така и по отношение на всички ползвателите на морските ни пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;* по-голяма прозрачност на финансирането на пристанищата, насърчаване на лоялната конкуренция и ефективно противодействие на случаите на изкривяване на пазара;
* усъвършенстване на механизмите на формиране на размера на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и на цените на пристанищните услуги;
* повишаване на качеството на предоставяните пристанищни услуги;
* повишаване на привлекателността на българските морски пристанища;
* създаване на условия за нови и ефективни инвестиции в пристанищния сектор.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура, пристанищните оператори и всички ползватели на пристанищата;* отстраняване на съществуващите несъответствия в уредбата на регистрационните режими, установени за пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти и за пристанищните оператори, с изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност;
* намаляване на административна тежест върху бизнеса в пристанищния сектор.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и по отношение на пристанищните оператори.**Социални въздействия:**Създаване на необходимите нормативни условия за осигуряване на подходящо първоначано и периодично обучение на пристанищните работници като важно условие за повишаване качеството на пристанищните услуги и за защита на здравето и безопасността на самите работници.Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на самите пристанищни работници и по отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура, на пристанищните оператори и на ползвателите на пристанищата.**Екологични въздействия:**Намаляване на натиска, който морският транспорт и пристанищата оказват върху морската околна среда.Тези положителни въздействия се проявяват не само по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, но и на цялото население на черноморските и дунавските общини.Всички описани положителни въздействия са в пряка връзка с постигането на формулираните цели.*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 потенциални рискове от приемането на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.*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

☐ Няма ефектПо отношение на собствениците на пристанищна територия и инфраструктура и на пристанищните оператори намаляването на административната тежест се изразява в увеличаване на случаите, в които регистърните производства (производствата по вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВППРБ и в регистъра по чл. 117, ал. 4ЗМПВВППРБ) започват по инициатива на административния орган за сметка на случаите, инициирани от съответните заинтересувани лица. От последното произтича и намаляване на случаите, в които за провеждане на производство по вписване в регистъра по чл. 92, ал. 4 ЗМПВВППРБ или в регистъра по чл. 117, ал. 4ЗМПВВППРБ се дължи държавна такса.Ако до този момент регистърното производство започва по инициатива на административния орган само в 2 (два) случая, след приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България това ще става в 6 от всеки 10 случая.По отношение на общините и частните юридически лица – собственици на територията и инфраструктурата на пристанища за обществен транспорт, намаляването на административната тежест се изразява в премахване на задължението за ежегодно заплащане на акваториална такса.По отношение на общините и частните юридически лица – собственици на територията и инфраструктурата на пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ, намаляването на административната тежест се изразява в ограничаване на случаите, в които се дължи заплащане на акваториална такса.В настоящия момент такава такса се дължи за правото да се ползва оперативната акватория на пристанището от собствениците на територията и инфраструктурата на всичките 40 (четиридесет) пристанища по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ. След приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България акваториална такса ще се дължи само от тези от тях, които са разположили в акваторията плаващи хидротехнически съоръжения, осигуряващи защита от ветрово или вълново въздействие или връзка между кораба и брега. В настоящия момент такива плаващи съоръжения има в акваторията на 15 (петнадесет) пристанища, от които: 3 (три) са рибарски, 8 (осем) са яхтени и 4 (четири) са със специално предназначение.**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**Не се създават нови регулаторни режими.Засягат се следните съществуващи режими:* вписване на пристанища в Регистъра на пристанищата на Република България;
* вписване на пристанищни оператори в Регистъра на пристанищните оператори в Република България.
 |
| **9. Създават ли се нови регистри?**Не се създават нови регистри.*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* Актът не засяга МСП

☐ Няма ефектЕфектът на законопроекта върху микро-, малки и средни предприятия, доколкото има такива в групите пряко и косвено засегнати заинтересовани страни (собственици на пристанища, пристанищни оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги, ползватели на пристанища, корабопритежатели), е същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същите засегнати групи, но нямат качеството МСП. |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**☐ Да* 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 са проведени в периода 23 май – 24 юни 2019 г.Паралелно с процедурата по чл. 32 ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е планирано провеждане на повторно обществено обсъждане на законопроекта с продължителност 14 дни.*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?*** Да

☐ НеРегламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата.Работен документ на службите на Комисията – Обобщена оценката на въздействието, придружаваща предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата (SWD(2013) 182 final от 23 май 2013 г.).<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0182:FIN:EN:PDF>*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:** Павлинка Ковачева – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“**Дата:** 11.11.2019 г.**Подпис:** |