

## 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)	
<b>Институция:</b> Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	<b>Нормативен акт:</b> Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България
<b>За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода:</b> -	<b>Дата:</b>  17 юни 2020 г.
<b>Контакт за въпроси:</b> Витан Тодоров – Финансов директор и главен счетоводител на ДП РВД Станимир Лешев – Главен директор на ГД ГВА	<b>Телефон:</b> 02 937 1502  02 937 1047
<b>1. Дефиниране на проблема:</b>  <b>А. Изменение на осреднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания</b>  Ако не бъдат предприети съответните действия за промяна, считано от 01.01.2020 г. приложимата нормативна уредба (Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, наричана по-долу Наредбата), няма да бъде актуална. От 01.01.2020 г. съдържащите се в Наредбата таксови единици за аеронавигационно обслужване (АНО) при прелитане, както и лихвата за просрочени плащания, не следва да са прилаганите през 2019 г., тъй като няма да отговарят на: <ul style="list-style-type: none"><li>- приетите решения на Разширената комисия на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) за определяне на базовата таксова единица при прелитане и лихвата за просрочени плащания за 2020 г.;</li><li>- проекта на План за ефективност (ПЕ) за третия референтен период (РПЗ), който е представен на Европейската комисия</li></ul> Таксовите единици за АНО, приложими в отделните зони за таксуване, се определят ежегодно, като се отчитат следните динамични величини, които се изменят всяка година: <ul style="list-style-type: none"><li>- планираните разходи за дейността по предоставяне на обслужване за съответната зона за таксуване; и</li><li>- прогнозата за броя на обслужените единици, които ще се генерират в тази зона от въздухоплавателните средства, които се очаква да се обслужат в нея.</li></ul> Върху определянето на размера на таксовата единица, по която се заплаща ползването АНО, влияние оказват определени коригиращи елементи (резултат от прилагането на схемата за споделяне на риска от трафик, схемата за споделяне на риска от разходи, инфлационни корекции и др.). Същите произтичат от отклоненията между отчетните и прогнозните данни на изходните параметри за предходни периоди.	

При определянето на таксовата единица прелитане са отчетени и аспектите, свързани с разходите за освободените от такси полети. Съгласно чл. 31., ал. 6 от Регламент (ЕС) 317/2019, в сила от 01.01.2020 г., държавите членки покриват разходите за обслужване, което доставчиците на аеронавигационно обслужване са предоставили на полети, освободени от такси. Отразен е и ефектът от влизането в сила от 01.01.2020 г. на решението на Временния съвет на Евроконтрол за данъчна реформа в организацията. Същата е свързана с поетапно и ежегодно намаляване в продължение на пет години на ставката на вътрешния данък върху възнагражденията на служителите на тази организация, който се разпределя между страните-членки, до достигане на съизмеримо с европейските институции равнище на данъчната ставка от 10%. Това води до постепенно намаляване на сумата, която държавата използва за възстановяване на разходите на ДП РВД за обслужване на освободени от такси полети.

*1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*

Ежегодното определяне, считано от 01 януари на съответната година, на размера на:

- осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на страната;
- лихвения процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на страната.

е резултат от:

- Многостранното споразумение за пътните такси от 12.02.1981 г.
- прякото прилагане на Регламент (ЕС) 2019/317 и изготвянето на ПЕ за трети референтен период;
- чл. 22 на Наредбата.

Националната нормативна уредба следва да се актуализира, както и да отрази резултатите от прякото прилагане на действието на международни нормативни актове. Липсата на актуализация посочените таксови единици и лихвен процент, ще се изразяват в следното:

- ще се породят несъответствия с правилата на работа и устройствените документи, ратифицирани със закон, на Евроконтрол - международна организация в която нашата страна членува;
- потребителите на аеронавигационно обслужване биха заплащали цена на услугата, която не е определена съгласно изискванията и която по подразбиране е подценена или надценена;

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Необходими са мерки в областта на въздушния транспорт, които да подпомогнат въздушните превозвачи за справяне с икономическите последици от пандемията от COVID-19. Въздушният транспорт е сред най-пострадалите от пандемията, като прогнозите за неговото възстановяване в близките месеци, на нивата от преди пандемията, са крайно песимистични. Затова се предлагат мерки, които могат да подпомогнат ликвидността на въздушните превозвачи – в областта на таксите, събирани от ДП РВД (по отношение на всички въздушни превозвачи) и в областта на летищните такси – такса за паркиране на въздухоплавателни средства, за всички въздушни превозвачи, извършващи полети от и до летище София.

*1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*

Срокът за плащане на дължимите такси съгласно чл. 3, ал. 2, т. 1 от Наредбата е определен на 30 дни, считано от датата на издаване на фактурата. Пандемията от COVID-19 засегна чувствително транспорта, като сред най-засегнатите сектори е въздушният транспорт. В тази връзка, за подпомагане на авиокомпаниите, с доклад изх. № 03-00-276/ 03.06.2020 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрен с протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г., се предлага отлагане на плащането на такси за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата за срок от 8 месеца, за полети, изпълнени през периода 01.05-31.12.2020 г., от/до българските международни летища. Предложената мярка ще бъде приложима за всички въздушни превозвачи. Подобни мерки са въведени и в други държави членки на ЕС.

Националната нормативна уредба следва да се актуализира и приведе в съответствие, като се отрази цитираното решение на Министерския съвет.

**В. Намалвяване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

Необходими са мерки в областта на въздушния транспорт, които да подпомогнат въздушните превозвачи за справяне с икономическите последици от пандемията от COVID-19. Въздушният транспорт е сред най-пострадалите от пандемията, като прогнозите за неговото възстановяване в близките месеци, на нивата от преди пандемията, са крайно песимистични. Затова се предлагат мерки, които могат да подпомогнат ликвидността на въздушните превозвачи – в областта на таксите, събирани от ДП РВД (по отношение на всички въздушни превозвачи) и в областта на летищните такси – такса за паркиране на въздухоплавателни средства, за всички въздушни превозвачи, извършващи полети от и до летище София.

*1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*

Таксата за паркиране на въздухоплавателни средства, съгласно ЗГВ се определя по размер и се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД. Таксата за паркиране се явява основен разход за авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства в голямата си част са трайно приземени на летищата в Европа. С нейното намаляване ще бъдат подпомогнати авиокомпаниите с оглед по-нататъшното осъществяване на тяхната дейност. Необходимо условие за въвеждане на мярката е постигането на съгласие между летищния оператор „Летище София“ ЕАД и ползвателите на летището, при спазване на процедурата по реда на Глава Хв от Закона за гражданското въздухоплаване. Такова съгласие е постигнато, видно от решение за определяне на такса паркинг на летище София с № 3-381/16.06.2020 г., достъпно и на интернет страницата на летищния оператор.

*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.).*

**А. Изменение на осреднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения**

## процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания

Необходимо е да се актуализира стойността на осреднената базова таксова единица прелитане в чл. 18 ал. 3 и размерът на лихвения процент съгласно чл. 7, ал. 1, т. 3 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, които са в сила от 01.01.2020 г.

Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващото национално законодателство. Последното трябва да отрази резултатите от изпълнените изисквания, ред и процедури на Регламент (ЕС) с пряко приложение (№2019/317), както и на Многостранното споразумение за пътни такси от 12.02.1981 г. В тази връзка, през 2019 г. са проведени редица консултативни срещи относно таксовите единици за 2020 г. със заинтересованите страни. На 27.08.2019 г. е проведена двустранна консултативна среща с представители на авиокомпаниите (IATA) и Органа за преглед на ефективността, където е представен Проекта на план за ефективност за третия референтен период (ПЕ за РПЗ). В него се съдържа цялостната финансова рамка за дейността в периода 2020-24 г., включително и размера на таксовите единици, като са описани и всички ключови капиталови проекти и действия, свързани с осигуряването на операциите по предоставяне на аеронавигационно обслужване. В допълнение към това през м. юни и м. ноември 2019 г. са проведени многостранни консултативни срещи отново с представители на авиокомпаниите и Евроконтрол, където е обсъждан размера на таксовите единици прелитане за 2020 г., определени на основа на ПЕ за РПЗ. На тези срещи е изразено общо положително становище от страна на авиокомпаниите, тъй като на база на ПЕ за РПЗ таксовите единици прелитане имат низходящ тренд и се постигат зададените от Европейската комисия цели във всички ключови области на дейността за РПЗ (Безопасност, Капацитет, Околна среда и Разходна ефективност), които се наблюдават от нея.

ПЕ за РПЗ е разработен съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. 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, както и съобразно Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията от 29 май 2019 година за определяне на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за третия референтен период, започващ на 1 януари 2020 г. и приключващ на 31 декември 2024 г. В Регламент (ЕС) 2019/317 на Европейския съюз е описан подхода и изискванията относно установяването на разходната база, механизми за споделяне на рисковете от изменението на трафика и на някои видове разходи спрямо прогнозите за същите, определянето на корекционни елементи от предходни години, изчисляването на таксовите единици и др. правила имащи отношение към таксуването на полетите. В Решение (ЕС) 2019/903 се съдържат общия размер на разходите по отношение на началната точка за 2019 г. по цени от 2017 г. (7 млрд. евро в т.ч. с разходите на Обединеното кралство), сценарий на трафика – брой полети и обслужени единици (за 2020 г. 10,824,000 полета и 143,878,000 обслужени единици), изисквания по отношение на безопасността на полетите, капацитет на въздушното пространство (вкл. цели за максимално допустимите закъснения на един полет – за 2020 г. не повече от 0.9 минути на полет), ефективност на траекториите на полетите, тренд на намалението на таксовите единици (-1.9% на година по цени от 2017 г. за референтния период) и др. ключови параметри. Начина на постигането на целите и съответните действия са отразени в проекта на ПЕ за РПЗ.

При определянето на размера на базовата таксова единица са отчетени ефектите от намаляване на вътрешния данък върху възнаграденията на служителите на Евроконтрол, изчисляван при ставка 30% и разпределян между страните-членки на база на относителния им дял във финансирането на тази организация (за РБългария същият е около 1%). Съгласно решение на

Временния съвет на Евроконтрол от 2019 г., размерът на вътрешния данък се редуцира ежегодно до достигане на ставка от 10% след 5 години.

Съгласно проекта на ПЕ за РПЗ, представен за оценка на ЕК и корективния механизъм по схемата за ефективност, таксовата единица „прелитане” на Република България за 2020 г. е определена в размер на 28.73 евро с решение 19/161 на Разширената комисия на Евроконтрол. Средногодишният тренд на понижение на таксовата единица прелитане, заложен в проекта на ПЕ за РПЗ е -2.2%, при изискване на системно ниво от -1.9%.

Процесът на оценка на проекта на ПЕ за РПЗ все още не е приключил и последващите действия за изменения ще зависят от предстоящи решения на Европейската комисия, включително отчитачи и ситуацията във връзка с развитие на пандемията от COVID-19 и ефекта, който тя има върху въздушния трафик. По последна информация, от м. май 2020 г., освен ако не настъпят последващи неизвестни към този момент обстоятелства и изменения, базовата таксова единица прелитане от EUR 28.73 евро ще се прилага до края на 2020 г.

С решение на Разширената комисия на Евроконтрол е определен лихвеният процент за просрочено плащане на таксите за АНО при прелитане, в размер на 9.72 % на годишна база. Същият е приложим и за забавените плащания на таксите за АНО в зоните и районите на летищата, като таксовите единици за този вид обслужване се запазват непроменени спрямо 2019 г.

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Необходимо е да се актуализират определените срокове за плащане в чл. 5 от Наредбата, на таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1, за да се отрази взетото решение за преодоляване на последиците от извънредното положение, обявено с решение на Народното събрание от 13.03.2020 г.

Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващото национално законодателство.

Предлага се плащането на посочените такси, събирани от Държавното предприятие „Ръководство на въздушното движение“ да се отложи за срок от 8 месеца. Отражението за Държавното предприятие „Ръководство на въздушното движение“ се изразява в това, че удължените срокове за събиране на приходи от тези такси ще наложи дейността на ДП РВД да се финансира с наличните ресурси, но очакваните от началото на месец ноември 2020 г. постъпления от такси прелитане, които са по-съществената част от приходите на предприятието, ще осигурят финансовото обезпечаване на дейността; стабилизирането на авиокомпаниите ще доведе до по-бързото възстановяване на сектора в цялост, което носи средносрочни и дългосрочни ползи за Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

Намаляването до края на 2020 г. на таксата за паркиране на въздухоплавателни средства, събирана от „Летище София“ ЕАД, е мярка в подкрепа на въздушния транспорт, за справяне

на икономическите последици от пандемията от COVID-19.

Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващото законодателство, доколкото размерът на таксите се определя от летищния оператор въз основа на проведени консултации с ползвателите на летището, след което на основание чл. 122, ал. 2 от ЗГВ същият се включва в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, издадена на основание чл. 122, ал. 1 от ЗГВ.

Необходимо условие за въвеждане на мярката е постигането на съгласие между летищния оператор „Летище София“ ЕАД и ползвателите на летището, при спазване на процедурата по реда на Глава Хв от Закона за гражданското въздухоплаване. Такова съгласие е постигнато. Видно от решение за определяне на такса паркинг на летище София с № 3-381/16.06.2020 г., достъпно и на интернет страницата на летището, са проведени консултации с ползвателите на летището на 11.06.2020 г. За надлежното завършване на фактическия състав е необходимо извършването на съответното изменение в наредбата по чл. 122, ал. 1 от ЗГВ.

*1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*

**А. Изменение на осреднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

Не са извършвани такива анализи или оценки извън съдържащите се в проекта на ПЕ за РПЗ В последния се съдържат цялостни обосновки за необходимите ресурси за осигуряване на безопасно и качествено АНО до края на 2020 г., както и за предлаганите изменения и допълнения в останалите части на наредбата.

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Не са извършвани такива анализи или оценки извън тези във връзка с изготвянето на доклад изх. № 03-00-276/03.06.2020 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрен с протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г. В последния се съдържат цялостна обосновка за необходимите ресурси за осигуряване на безопасно и качествено АНО до края на 2020 г., както и за предлаганите изменения и допълнения в останалите части на наредбата.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

Не са извършвани такива анализи или оценки извън тези във връзка с изготвянето на доклад изх. № 03-00-276/03.06.2020 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрен с протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г.

**2. Цели:** *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?*

**А. Изменение на осреднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

- привеждане в съответствие от 01.01.2020 г. на националната нормативна уредба, в случая Наредбата, с решенията на Разширената комисия на Евроконтрол и проекта на ПЕ за РПЗ.

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

- привеждане в съответствие от 01.05.2020 г. на националната нормативна уредба, с протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г.
- подпомагане на въздушните превозвачи за справяне с икономическите последици от пандемията от COVID-19.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

Мярката се състои в изменение в размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД. За тази цел се предлага промяна на т. 2 от Приложение №1д, от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Таксата за паркиране се явява основен разход за авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства в голямата си част са трайно приземени на летищата в Европа. С нейното намаляване се цели да бъдат подпомогнати авиокомпаниите с оглед по-нататъшното осъществяване на тяхната дейност. Същевременно таксата за паркиране се явява източник на приходи за гражданските летища за обществено ползване. С нейното намаляване се очаква да се предотврати опасността авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства са паркирани на оперативни стоянки на летище София, да ги преместят на други летища в Централна и Източна Европа с по-ниска цена на такса паркинг. С намаляването на таксата за паркиране ще се повиши конкурентоспособността на летище София в този сегмент. Намаляването на таксата ще спомогне за запазване на съществуващата полетна мрежа на летище София след края на пандемията и запазване на местодомуващите въздухоплавателни средства на авиокомпаниите.

*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:**

**А. Изменение на осреднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

Пряко заинтересованите страни са потребителите на въздушното пространство, изпълняващи търговски полети за превоз на пътници и товари срещу заплащане. За 2018/9 г. броят на авиокомпаниите, ползвали АНО при прелитане в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство е около 1,000. Влиянието върху всяка отделна авиокомпания не е едно и също, поради различния брой полети, изпълнявани от тях във въздушното пространство на Район за полетна информация София (РПИ София) и съответните генерирани обслужени единици от всеки полет. Наблюдава се концентрация по отношение на ползване на АНО от страна на потребителите на въздушното пространство. Първите 12 авиокомпани, заплащат около 60% от разходите за АНО при прелитане, като в тази група влизат само чуждестранни авиопревозвачи.

От предложението за изменението на Наредбата няма засегнати други заинтересовани страни освен авиокомпаниите, тъй като те са единствените, които заплащат такси за предоставено и ползвано аеронавигационно обслужване от ДП РВД. Българските министерства и ведомства, както и другите български държавни органи, изпълняващи полети с притежавани от тях въздухоплавателни средства (ВС), а така също и чуждестранни военни, изпълняващи военни полети с военни ВС, са освободени от заплащане на такси съгласно чл. 21 от Наредбата.

Националният надзорен орган получава финансиране по линия на таксите за аеронавигационно обслужване в абсолютна стойност съгласно направените и консултираните за финансирането на неговата дейност разчети. Размерът на това финансиране не зависи от стойността на таксовата единица. За мерките, насочени към подпомагане на въздушните превозвачи – мерките са приложими към всички въздушни превозвачи, опериращи от и до международните летища на Република България (в частта на отлагане на плащането на съответната такса, дължима към ДП РВД) и за всички въздушни превозвачи – опериращи от и до летище София – за намаляване на таксата за паркиране на въздухоплавателни средства.

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Пряко заинтересованите страни са потребителите на въздушното пространство, изпълняващи търговски полети за превоз на пътници и товари срещу заплащане от/до българските международни летища. За 2019 г. броят на авиокомпаниите, изпълнявали такива полети е около 470. Влиянието върху всяка отделна авиокомпания не е едно и също, поради различния брой полети и съответните генерирани обслужени единици от всеки полет. Наблюдава се концентрация по отношение на ползване на АНО от страна на потребителите на въздушното пространство, като за периода на действие на мярката и на база статистиката от 2019 г., първите 12 авиокомпани, заплащат около 65% от разходите за такси за АНО в зоните и районите на летищата, като в тази група влизат български и чуждестранни авиопревозвачи.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

1) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ – национален независим надзорен орган (съгласно чл. 16д от ЗГВ);

2) „Летище София“ ЕАД – летищен оператор на летище София;

3) Въздушните превозвачи – ползвателите на летище София, изпълняващи търговски полети за превоз на пътници и товари срещу заплащане. Тази група включва 22 броя авиокомпани, изпълняващи търговски полети за превоз на пътници и 5 авиокомпани, изпълняващи товарни полети срещу заплащане;

4) Пътниците с въздушен транспорт - Прогнозният брой пътници с въздушен транспорт общо за 2020 г. е определен на 7 350 000 пътници.

*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:**

**А. Изменение на среднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения**



**процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

Съгласно действието на Многостранното споразумение за пътни такси (такси за АНО при прелитане), от 01.01.2020 г. Евроконтрол издава фактури за предоставено АНО при прелитане в Район за полетна информация София (РПИ София) при базова таксова единица от 28.73 евро за обслужена единица. Изчислението на таксите е базирано на взетите в края на 2019 г. решения № № 19/161 и 19/162 на Разширената комисия и проекта на ПЕ за РПЗ.

**Вариант 0:** Без действие, т.е. не се предприема актуализация на Наредбата. В контекста на посоченото по т. 4, Вариант 0 е неприложим. Съдържащите се в момента осреднена базова таксова единица „прелитане“ от 31.42 евро в чл. 18 ал. 3 от Наредбата и размер на лихвения процент от 9.68% съгласно чл. 7, ал. 1, т. 3 от същия документ, не съответстват на решения № № 19/161 и 19/162 на Разширената комисия на Евроконтрол, които са в сила от 01.01.2020 г., както и на проекта на ПЕ за РПЗ.

Действието на цитираните решения на Разширената комисия на Евроконтрол и на проекта на ПЕ за РПЗ е пряко по силата на Многостранното споразумение за пътни такси, ратифицирано със закон, и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 с пряко приложение, но няма да е извършено необходимото синхронизиране на националната нормативна уредба.

**Вариант 1:** Предприемане на актуализация на Наредбата съобразно решенията на Разширената комисия на Евроконтрол и проекта на ПЕ за РПЗ

Съгласно посоченото във Вариант 1, измененията в Наредбата са както следва:

- базовата таксова единица за АНО при прелитане се променя от 31.42 евро на 28.73 евро;
- лихвата за просрочени плащания се променя от 9.68% на 9.72%.

Всички заинтересовани страни са запознати предварително през м. 11 и м. 12.2019 г. с предлаганите промени на Наредбата, влизащи в сила от 01.01.2020 г.

*Вариант 0 и Вариант 1 са идентични като ефект – намаление с 2.69 евро на таксовата единица прелитане за всяка обслужена единица в РПИ София, което ще намали разходите на авиокомпаниите за този вид обслужване. Това е така, тъй като и при двата варианта намират пряко приложение посочените решения на Разширената комисия на Евроконтрол. Разликата е, че при Вариант 0 решенията ще се прилагат независимо от отсъствието на синхронизация с националната нормативна уредба.*

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Съгласно доклад изх. № 03-00-276/03.06.2020 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрен с протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г., се предлага да се удължи срокът за плащане на таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 от Наредбата, за полетите от 01.05. – 31.12.2020 г., от 30 дни на 8 месеца. Резултатът е отлагане на сроковете за плащане на такси на прогнозна обща стойност от около 10 млн. лв. за периода на действие на мярката, което ще допринесе за подобряване на ликвидността на авиокомпаниите в периода на кризата.

**Забележка:** Съгласно Споразумение между Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) и Република България относно таксите за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата (Ратифицирано със закон, приет от 41-ото Народно събрание на 26 юли 2012 г. – ДВ, бр. 60 от 2012 г. В сила от 1 ноември 2012 г.), таксите по чл. 3, ал. 2, т.1 от Наредбата се фактурират и събират от Евроконтрол за въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло над два тона. ДП РВД фактурира самостоятелно таксите за АНО на въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло под два тона. Таксовите единици за 2020 г. остават непроменени спрямо 2019 г.

**Вариант 0:** Без действие, т.е. не се предприема актуализация на Наредбата. В контекста на посоченото по т. 4, Вариант 0 е неприложим. Удължаването на срока следва да се прилага за таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 за полетите изпълнени в периода 01.05.-31.12.2020 г. с цел своевременно и ефективно подпомагане на авиокомпаниите в усилията им за справяне с неблагоприятните икономически последици от пандемията от COVID-19. Съдържащите се в момента срокове в Наредбата не съответстват на протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г.

**Вариант 1:** Предприемане на актуализация на Наредбата съобразно протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г.

Действието се прилага за таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 за полетите изпълнени в периода 01.05.-31.12.2020 г. с цел своевременно прилагане и ефективно подпомагане на авиокомпаниите в усилията им за справяне с неблагоприятните икономически последици от пандемията от COVID-19. Нормативната уредба ще се приведе в съответствие с цитираното решение на Министерски съвет.

**В. Намаляване на таксата за паркиране на въздухоплавателни средства, излитащи и кацащи от и до летище София.**

**Вариант 0:** Без действие, т.е. не се приемат изменения в наредбата за летищните такси, които да отразят взетото протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г., относно прилагането на мерки във въздушния сектор за преодоляване на последиците от пандемията от COVID-19. Не се завършва надлежно процедурата по определяне, в случая намаляване на размера на летищната такса за паркинг съгласно чл. 122, ал. 2 от ЗГВ.

**Вариант 1:** Приемат се измененията в наредбата за летищните такси, свързани с намаляването на размера на летищната такса за паркинг, предвидено в протоколно Решение № 34 на Министерския съвет от 03.06.2020 г. Изпълнява се изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ за включване на актуалния размер на летищната такса за паркинг в наредбата след проведените консултации между летищния оператор и ползвателите на летището през м. юни 2020 г.

*За промените, които са свързани с мерки за подпомагане на въздушните превозвачи – неприемането ще доведе до задълбочаване на вредните последици от пандемията.*

*За измененията и допълненията в наредбата в частта на предвиждане на мерки за подпомагане на въздушните превозвачи – действието на мерките е ограничено, съответно за 8 месеца и до 31 декември 2020 г. За измененията в частта им на мерки за подпомагане на въздушните превозвачи – измененията в наредбата са както следва: (а) отлагате на плащането на такса, дължима към ДП РВД, за срок от 8 месеца и (б) намаляване на таксата за паркиране на въздухоплавателни средства, излитащи и кацащи от и до летище София, за срок до 31.12.2020 г.*

*С предлаганото изменение на Наредбата не се предвижда изменение на други нормативни актове.*

*Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „без действие“.*

#### **5. Негативни въздействия:**

**А. Изменение на осреднената базова таксова единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

##### **Вариант 0:**

- наличие на формално несъответствие между консултираните и приети такси за АНО за 2020 г. и съдържащите се към настоящия момент в националното законодателство (Наредбата);

Негативното въздействие би имало проявление в еднаква степен по отношение на всички заинтересовани страни с оглед на наличие на формално несъответствие между съдържанието в съответните документи и действително прилаганите такси за АНО. Практически това формално несъответствие не поражда количествен ефект по отношение на разходите на авиокомпаниите за такси ползването на този вид обслужване.

**Вариант 1:** не се идентифицират негативни въздействия. Авиокомпаниите, които прелитат през въздушното пространство на РПИ София през 2020 г., ще заплащат по-ниска такса за това обслужване в сравнение с 2019 г. Същата се изразява в намаление от 2.69 евро на обслужена единица в тази зона на таксуване. Следва да се вземе под внимание, че в сравнителен аспект на европейско равнище България запазва една от най-благоприятните за авиокомпаниите позиции при таксуването на този вид обслужване.

Ефектът от промяна на лихвения процент се оценява като неутрален. Същевременно с това, стимулът за своевременно заплащане на дължимите такси за АНО ще е достатъчно силен при съпоставка с пазарните лихвени проценти.

*И при двата варианта на действие следва да се отчете прякото прилагане на решенията на Разширената комисия на Евроконтрол; при Вариант 0 решенията ще се прилагат независимо от отсъствието на синхронизация с националната нормативна уредба.*

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

**Вариант 0:**

- наличие на формално несъответствие между приетото протоколно Решение № 34 от 03.06.2020 г. и съдържащите се към настоящия момент в националното законодателство (Наредбата) срокове за плащане на фактурите;

Негативното въздействие би имало проявление в еднаква степен по отношение на всички заинтересовани страни.

**Вариант 1:** авиокомпаниите, които изпълняват полети от/до българските международни летища в периода 01.05.-31.12.2020 г. ще заплащат дължимите такси по чл. 3, ал. 2, т. 1 от Наредбата в срок от 8 месеца след издаване на фактурата, вместо обичайния срок от 30 дни. Това ще наложи ДП РВД да финансира дейността си изцяло с разполагаемия ресурс, като заедно с това се предприемат съответните мерки за неутрализиране на неблагоприятните ефекти от това върху дейността на предприятието.

Ефектът от приложение на мярката върху Националния надзорен орган ще бъде редуциран на по-късен етап при заплащане на дължимите такси от авиокомпаниите.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

**При Вариант 0:** няма да бъде спазено изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ за включването на актуалните размери на летищните такси, дължими за ползването на летище София, в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

**При Вариант 1:** Не се идентифицират негативни въздействия.

*Таксата за паркиране се явява източник на приходи за гражданските летища за обществено ползване, но с нейното намаляване се очаква да се предотврати опасността авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства са паркирани на оперативни стоянки на летище София, да ги преместят на други летища в Централна и Източна Европа с по-ниска цена на такса паркинг. С намаляването на таксата за паркиране ще се повиши конкурентоспособността на летище София в този сегмент. Намаляването на таксата ще спомогне за запазване на съществуващата полетна мрежа на летище София след края на пандемията и запазване на местодомуващите въздухоплавателни средства на авиокомпаниите. Промяната в размера на летищната такса за паркиране няма да окаже влияние върху финансирането на Националния надзорен орган, тъй като такса паркиране не включва такъв разход.*

*Не се идентифицират други специфични негативни въздействия върху заинтересованите лица при различните варианти на действие.*

*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:**

**А. Изменение на осреднената базова таксовата единица за прелитане и на лихвения**

**процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

**Вариант 0:**

- генериране на достатъчно приходи от АНО при прелитане за покриване на разходите за тази дейност при поддържане на устойчиво високо качество на обслужване, като наред с това в сравнителен аспект на европейско равнище България запазва една от най-благоприятните за авиокомпаниите позиции при таксуването на този вид обслужване;
- адекватен принос на Република България към общоевропейските цели в наблюдаваните от Европейската комисия ключови области на дейността по отношение на предоставяне на АНО: „Безопасност“, „Капацитет“, „Околна среда“ и „Разходна ефективност“.

**Вариант 1:**

- синхронизиране на националната нормативна уредба с решенията на Разширената комисия на Евроконтрол, проекта на ПЕ за РПЗ;
- генериране на достатъчно приходи от АНО при прелитане за покриване на разходите за тази дейност при поддържане на устойчиво високо качество на обслужване, като наред с това в сравнителен аспект на европейско равнище България запазва една от най-благоприятните за авиокомпаниите позиции при таксуването на този вид обслужване;
- адекватен принос на Република България към общоевропейските цели в наблюдаваните от Европейската комисия ключови области на дейността по отношение на предоставяне на АНО: „Безопасност“, „Капацитет“, „Околна среда“ и „Разходна ефективност“.

Положителните въздействия имат проявление в еднаква степен по отношение на основната група заинтересовани страни – ползвателите на АНО. При равни други условия, т.е. изпълнение на обема от обслужени единици за 2020 г., заложен с проекта на ПЕ за РПЗ, авиокомпаниите се очаква да заплатят сумарно 11.5 млн. евро по-малко, отколкото биха заплатили за същия брой генерирани обслужени единици, ако базовата таксова единица прелитане е на нивото от 2019 г.

Ефектът от промяна на лихвения процент се оценява като неутрален. Същевременно с това, стимулът за своевременно заплащане на дължимите такси за АНО ще е достатъчно силен при съпоставка с пазарните лихвени проценти.

*Положителните страни при Вариант 0 и Вариант 1 са идентични, тъй като и при двата намират пряко приложение посочените решения на Разширената комисия на Евроконтрол, разликата е, че при Вариант 0 решенията ще се прилагат независимо от отсъствието на синхронизация с националната нормативна уредба.*

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

**Вариант 0:** не се идентифицират положителни въздействия.

**Вариант 1:**

- синхронизиране на националната нормативна уредба с протоколно Решение № 34/03.06.2020 г.
- отлагането на плащането на събираните от Държавното предприятие „Ръководство на въздушното движение“ такси за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата по чл. 3, ал. 2, т. 1 от Наредбата се постига, като във фактурата за съответните такси се посочва срок за плащане, който е 8 месеца, считано от датата на издаване на фактурата, вместо обичайния срок от 30 дни, посочен в чл. 5, ал. 2 от Наредбата.

Мярката има за цел да осигури по-голяма ликвидност на авиокомпаниите в настоящата ситуация, като намали временно натиска върху техните парични потоци, особено за чартърните оператори, опериращи основно през летния сезон. Въз основа на прогноза за възстановяване на трафика до края на 2020 г. се очаква чрез тази мярка тежестта върху паричните потоци на авиокомпаниите да бъде намалена с около 10 млн. лв., като относителният дял на българските авиокомпании е около 30% от тях.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

**При Вариант 0:** не се идентифицират положителни въздействия.

**При Вариант 1:** В Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България ще бъде включен актуалният размер на таксата за паркиране, дължима на летище София, в съответствие с изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ.

*Намалението на такса за паркиране ще бъде приложима за всички превозвачи, опериращи от и до летище София.*

*Необходимо условие за въвеждане на мярката е постигането на съгласие между летищния оператор „Летище София“ ЕАД и ползвателите на летището, при спазване на процедурата по реда на Глава Хв от Закона за гражданското въздухоплаване. Такова съгласие е постигнато. Видно от решение за определяне на такса паркинг на летище София с № 3-381/16.06.2020 г., достъпно и на интернет страницата на летището, са проведени консултации с ползвателите на летището на 11.06.2020 г.*

*Таксата за паркиране се явява основен разход за авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства в голямата си част са трайно приземени на летищата в Европа. С нейното намаляване ще бъдат подпомогнати авиокомпаниите с оглед по-нататъшното осъществяване на тяхната дейност.*

*Същевременно таксата за паркиране се явява източник на приходи за гражданските летища за обществено ползване. С нейното намаляване се очаква да се предотврати опасността авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства са паркирани на оперативни стоянки на летище София, да ги преместят на други летища в Централна и Източна Европа с по-ниска цена на такса паркинг. С намаляването на таксата за паркиране ще се повиши конкурентоспособността на летище София в този сегмент. Намаляването на таксата ще спомогне за запазване на съществуващата полетна мрежа на летище София след края на пандемията и запазване на местодомуващите въздухоплавателни средства на авиокомпаниите.*

*Намаляването на таксата прелитане и отлагането на сроковете за плащане водят до създаване на по-благоприятни условия и ще подпомогнат авиокомпаниите в предизвикателствата за справяне с последствията от пандемията от COVID-19.*

*Не се идентифицират социални, екологични и други специфични въздействия от прилагането на тези мерки.*

*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:**

**А. Изменение на осреднената базова таксовата единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

Не са идентифицирани конкретни рискове при реализирането на Вариант 0 или на Вариант 1. Проведен е обстоен консултативен процес с всички заинтересовани страни и ползватели на предоставеното от ДП РВД обслужване (отделни авиокомпаниии, техни асоциации - IATA и IACA, страни-членки на Евроконтрол и на Европейския съюз, Орган за преглед на ефективността, Европейска комисия) на няколко нива, като е постигнат баланс оптимален баланс между техните интереси.

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Не са идентифицирани съществени и неуправляеми конкретни рискове при реализирането на Вариант 0 или на Вариант 1 по отношение на ликвидността на ДП РВД до края на периода на прилагане на мярката.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

Не се идентифицират конкретни рискове. Проведени са необходимите консултации със заинтересованите лица за измененията и допълненията в тази им част.

С намаляването на таксата за паркинг се очаква да се предотврати опасността авиокомпаниите, чиито въздухоплавателни средства са паркирани на оперативни стоянки на летище София, да ги преместят на други летища в Централна и Източна Европа с по-ниска цена на такса паркинг. С намаляването на таксата за паркиране ще се повиши конкурентоспособността на летище София в този сегмент. Намаляването на таксата ще спомогне за запазване на съществуващата полетна мрежа на летище София след края на пандемията и запазване на местодомуващите въздухоплавателни средства на авиокомпаниите.

*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 ефект

Предложените изменения на Наредбата съгласно описаното в т. 4, 5 и 6 по-горе не променят административната тежест и не водят до допълнителни разходи, свързани с необходимост от поемане на допълнителни разходи за нови дейности, свързани с плащане на актуализирания размер на таксите.

Същевременно с това, промяната в Наредбата ще доведе до:

- генериране на достатъчно приходи от АНО при прелитане за покриване на разходите за тази дейност при поддържане на устойчиво високо качество на обслужване, като наред с това в сравнителен аспект на европейско равнище България запазва една от най-благоприятните за авиокомпаниите позиции при таксуването на този вид обслужване;
- ефектът от промяна на лихвения процент се оценява като неутрален. Заедно с това, стимулт за своевременно заплащане на дължимите такси за АНО ще е достатъчно силен при съпоставка с пазарните лихвени проценти.

Планираното изменение на базовата национална таксова единица прелитане за 2020 г. до 28.60 евро (без административната такса на CRCO за 2020 г. от 0,13 евро) в сравнение с действащата таксова единица през 2019 г., е в резултат на размера на планираните установени разходи съгласно проекта на ПЕ за РПЗ, реализирането на превишение на отчетния над прогнозния трафик за 2018 г., влиянието на инфлационната корекция, определено по правилата на метода на установените разходи, както и възстановяване чрез таксовата единица „прелитане“ на получено финансиране по европейски програми и проекти.

Удължаването на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г., както и намаляването на размера на таксата за паркинг на летище София представляват своевременни мерки за подпомагане от страна на държавата на засегнатите от кризата авиокомпаниии за запазването на потенциала им за възстановяване в средносрочен план. Това ще окаже положително влияние върху сектора.

**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**

Не се създават нови регулаторни режими.

**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 ефект

Промяната на наредбата оказва влияние върху авиокомпаниите, които ползват летище София, както и АНО и няма отношение към 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. 4 от Закона за нормативните актове ще се проведат, като проектът на акт, заедно с мотивите за неговото приемане и частична



предварителна оценка на въздействието му, както и становището по оценката на дирекция „Модернизация на администрацията“ в Министерския съвет, ще бъде публикуван на официалните интернет страници на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на финансите и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Постъпилите бележки и предложения ще бъдат отразени в справка, която ще бъде публикувана на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Приетите бележки и предложения ще бъдат съответно отразени в проекта на нормативния акт.

Необходимо е своевременно приемане на предложените промени, както с оглед синхронизирането на националното законодателство с горепосочените решения и ПЕ по отношение на таксите за аеронавигационно обслужване, така и с оглед необходимостта от спешно въвеждане и прилагане на предвидените в проекта мерки за преодоляване на последиците от извънредното положение. В тази връзка срокът за публично обсъждане на Портала за обществени консултации и на интернет страниците на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Министерството на финансите е определен на 14 дни. Несвоевременното приемане на измененията няма да има целения положителен ефект.

*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 консултациялни процедури.*

### **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**

**А. Изменение на осреднената базова таксовата единица за прелитане и на лихвения процент при неспазване на определените във фактурата срокове за плащания**

Таксите за аеронавигационно обслужване попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/317

Да

Не

**Б. Удължаване на срока за плащане на таксите за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05. – 31.12.2020 г.**

Да

Не

Сроковете за плащане на таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 се определят със съответния акт на Министерски съвет.

**В. Намаляване на размера на летищната такса за паркиране на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, която се събира от летищния оператор „Летище София“ ЕАД**

Да

Не

Размерите на летищните такси за ползване на летище София се определят с решение на летищния оператор след провеждане на консултации с ползвателите и се включват в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за

аеронавигационно обслужване в Република България съгласно разпоредбата на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ.

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: Витан Тодоров, финансов директор и гл. счетоводител на ДП ГВА  
Подпис: 

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗД*

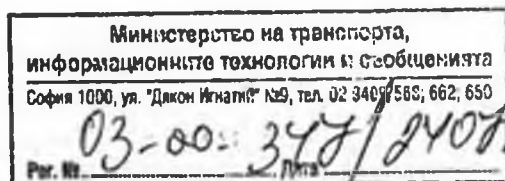
Име и длъжност: Станимир Лешев, Главен директор, ГД ГВА  
Подпис:

Дата: 14.08.2020г.



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
АДМИНИСТРАЦИЯ НА  
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ

№...04.03-129.....  
.....24.07..... 2020г.



ДО  
Г-Н ИВАН МАРКОВ  
ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА  
МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И  
СЪОБЩЕНИЯТА

На Ваш изх. № 03-00-347/ 22.07.2020 г.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,**

Приложено Ви изпращам становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ относно съгласуването на частичната предварителна оценка на въздействието на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Съгласуването се извършва на основание чл. 30г от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Приложение: становище на дирекция „Модернизация на администрацията“

**ГЛАВЕН СЕКРЕТАР  
НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ**

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*

ВЕСЕЛИН ДАКОВ

## Становище на администрацията на Министерския съвет

Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове

<b>Проект на акт:</b>	<b>Вид оценка:</b>	Частична
Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България	<b>Становище по ред:</b>	Единствено съгласуване
	<b>Дата:</b>	23.07.2020
	<b>В отговор на №:</b>	03-00-347/22.07.2020 г.
	<b>Институция:</b>	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
<b>Диспозитив:</b>	Съгласува с препоръки	
<b>Основание:</b>	Чл. 30б, ал. 3, т. 2, б. "а" от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

### I. Относно раздел 4 „Варианти на действие“

С цел ясното разграничаване на двата варианта на действие предлагаме текстът в раздела да бъде редактиран, така че да се оформят завършени и добре представени Вариант 0 и Вариант 1.

### II. Относно раздели 5 и 6 „Негативни и Положителни въздействия“

Необходимо е разделите да бъдат ревизирани и да отпадат ненужно повтарящите се текстове (например в раздел 6 за т. А и т. Б Вариант 0 се повтаря с Вариант 1). Следва разделите да се допълнят с очакваните икономически, социални, екологични или други специфични въздействия върху посочените в раздел 3 заинтересовани страни, като препоръчваме да се следват насоките от Ръководството за извършване на предварителна оценка на въздействието, 2019 г. - <http://www.strategy.bg/Publications/View.aspx?lang=bg-BG&categoryId=&id=297&y=&m=&d=> (стр.28-37).

\* Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

\*\* При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация се съпоставят кръгът от въпроси, проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието и кръгът от въпроси, засегнати от обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

\*\*\* На основание чл. 30б, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

\*\*\*\* На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ  
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“**

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*

**/КРАСИМИР БОЖАНОВ/**