

СПРАВКА

НА

ПОСТЪПИЛИТЕ СТАНОВИЩА В СРОКА НА ОБЩЕСТВЕННОТО ОБСЪРЖДАНЕ НА ПРОЕКТА НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 30 ОТ 10.11.2006 Г. ЗА УСТАНОВЯВАНЕТО НА ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ВЪВЕЖДАНЕТО НА ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С ШУМА В ГРАЖДАНСКИТЕ ЛЕТИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Изготвил становището	Предложение	Приема се/ не се приема предложението	Мотиви защо предложението не се приема
1. Доц. д-р Тонко Петков	<p>Информационно допълнение от определената към Регламента:</p> <p>2) „Летипце“ означава летипце, на което има повече от 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година (движение означава излитане или кацане), като това се определя въз основа на средния брой на движенията през последните три календарни години преди оценката на шума;</p> <p>Три календарни години трябва да имаме съответен трафик, за да прилагаме Регламента.</p>	Не се приема	<p>В доклада към проекта са посочени мотивите за приемане на проекта на наредбата. Тук не се касае за прилагането на Регламент (ЕС) № 598/2014 от 16 април 2014 г. за определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летипцата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО.</p> <p>В този смисъл никой не оспорва правилата на Регламента.</p> <p>Неоснователно е обаче в Наредба № 30 да се пишат определения от Регламента, които не касаят нейното директно приложение.</p>
2. Доц. д-р Тонко Петков	<p>Първо: Обща бележка.</p> <ul style="list-style-type: none"> Наличен е Регламент (ЕС) № 598/2014 от 16 април 2014 година за определяне на правила и процедури за 	Не се приема	<p>В доклада към проекта са посочени мотивите за приемане на проекта на наредбата.</p> <p>С проекта се предвижда Наредба № 30 да се прилага за летипца за</p>

	<p>въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО (ОВ L 173, 12/06/2014, стр.65-78);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Имаме задължение да прилагаме пряко регламента; • Не намирам причина за издаване на нарочна наредба за определяне на правилата и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата • Естествено, действащата Наредба № 30 от 10.11.2006 г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в Република България (обн., ДВ, бр. 95 от 2006 г.) <p>Пояснение. Издаването на времето на Наредба № 30 от 10.11.2006 г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в Република България</p>		<p>обществено ползване под 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година.</p> <p>Следва да се има предвид и нормата на чл.16а, т.17 от Закона за гражданското въздухоплаване, според която министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредба за правила и процедури по отношение въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване.</p> <p>Примането на изменена Наредба № 30 не е излишно и не затруднява обществените отношения, предмет на регулиране от нея.</p> <p>Уредбата на обществените отношения в Наредба № 30 не се съдържа в Регламент (ЕС) № 598/2014.</p>
--	---	--	--

	<p>(обн., ДВ, бр. 95 от 2006 г.) се налагаше доколкото с нея се имплементираше съответна Директива на ЕС. Тази директива е отменена и има Регламент, който решава съответния проблем.</p> <p>Счита се, че е необходимо само да бъде посочен компетентния орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 598/2014 от 16 април 2014 година.</p> <p>Настоящата практика у нас е, компетентния по съответен Регламент орган да се посочва в Закона за гражданското въздухоплаване (напр.</p>		
<p>3. Доп. д-р Тонко Петков</p>	<p>В Мотивите към Проекта е отбелязано, че „Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 година се прилага само за летища за обществено ползване с над 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година“. Същото е записано и в §2, новопредложениите ал. 1: “(1) Тази наредба се отнася за летищата за обществено ползване под 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година и ал. 3: “(3) За летища за обществено ползване, имащи над 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година се прилага Регламент (ЕС) №</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В §2, т.2 от Наредба № 30 е определено, че „гранично съобразени въздухоплавателни средства“ представляват „граждански дозвукови реактивни самолети“.</p> <p>От това следва, че изразът „граждански дозвукови реактивни самолети“ следва да е определено като понятие в Наредбата, а не да се заменя с друго.</p>

	<p>598/2014 от 16 април 2014 година за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летящата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО (ОВ L 173, 12/06/2014, стр.65-78).“</p> <p>Съществен пропуск, е не се прави позоваване и на определеното за въздухоплавателно средство, дадено в Регламент (ЕС) № 598/2014, чл. 2, т.1), а именно:</p> <p>„въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство с фиксирани крила с максимална сертифицирана излетна маса от 34 000 kg или повече или със сертифициран максимален капацитет за съответния тип въздухоплавателни средства, позволяващ 19 пътнически кресла или повече, в които не се включват креслата, запазени за екипажа;“</p> <p>Счита се, че предвидената в Проекта неточност създава условия за некоректно имплементиране на Регламент (ЕС) № 598/2014 в посока разширяване на приложимостта му, което не може да бъде обосновано.</p> <p>Предлата се, точка 3 на допълнителната разпоредба на действащата Наредба № 30 да се замени с текста:</p>		
--	--	--	--

	<p>„3. „въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство с фиксирани крила с максимална сертифицирана излетна маса от 34 000 кг или повече или със сертифициран максимален капацитет за съответния тип въздухоплавателни средства, позволяващи 19 пътнически кресла или повече, в които не се включват креслата, запазени за екипажа;”</p>		
--	---	--	--