

Частична предварителна оценка 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, приета с Постановление № 280 на Министерския съвет от 1998 г.	
Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерство на финансите	Нормативен акт: 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, приета с Постановление № 280 на Министерския съвет от 1998 г.
За включване в законодателната/оперативна програма на министерския съвет за периода: -	Дата: -
Контакт за въпроси: Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“	02/ 937 1047
<p>1. Дефиниране на проблема:</p> <p>С проекта на постановление се адресират два проблема.</p> <p>На първо място, към момента не е изпълнено изискването на чл. 122, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) за включване в наредбата на размерите на летищните такси, събирани на летище София, както са определени от летищния оператор „Летище София“ ЕАД с влязло в сила решение № 3-644 от 30 октомври 2018 г.</p> <p>На второ място, считано от 01.01.2019 г. съдържащите се в Наредбата таксови единици за аеронавигационно обслужване при прелитане и за обслужване в зоните на летищата (конкретно за летище София), както и лихвата за просрочени плащания, няма да отговарят на 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 2019 г., както и на действащия План за ефективност по отношение таксовата единица в зоните и районите на летищата за Летище София (LBSF) за 2019 г. Таксовите единици за аеронавигационно обслужване, приложими в отделните зони за таксуване, се определят ежегодно като се отчитат следните динамични величини, които се изменят всяка година – 1) планираните разходи за дейността по предоставяне на обслужване за съответната зона за таксуване, и 2) прогнозата за броя на обслужените единици, които ще се генерират в тази зона от въздухоплавателните средства, които се очаква да се обслужат в нея. Върху определянето на размера на таксовата единица, по която се заплаща обслужването, 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.</p>	

Същите произтичат от отклоненията между отчетните и прогнозните данни на изходните параметри за предходни периоди.

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

Първият проблем, който се разглежда, е свързан с това, че към момента не е изпълнено изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ и размерите на летищните такси за ползване на летище София, определени в Решение № 3-644 от 30 октомври 2018 г. на летищния оператор „Летище София“ ЕАД, не са включени в наредбата. Цитираното решение е влязло в сила и с оглед надлежното завършване на фактическия състав за установяване на размерите на летищните такси следва да бъде отразено като съдържание в наредбата.

Вторият адресиран проблем се състои в следното:

Ежегодното определяне, считано от 1 януари на съответната година, на 1) размера на осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на страната; 2) лихвения процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване, и 3) таксовата единица за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата (конкретно по отношение на летище София) е резултат от:

- Многостранното споразумение за пътните такси от 12.02.1981 г.;
- прякото прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции (Регламент за изпълнение № 390/2013) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване (Регламент за изпълнение № 391/2013), както и изготвянето на План за ефективност на Функционалния блок във въздушното пространство „Дунав“ за периода 2015-2019 г.;
- чл. 22 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Националната нормативна уредба следва да се актуализира и да отрази резултатите от прякото прилагане на действието на международни и европейски нормативни актове. При липсата на актуализация на посочените таксови единици и лихвен процент, ще се породят несъответствия с правилата на работа и устройствените документи на Евроконтрол, ратифицирани със закон, а потребителите на аеронавигационно обслужване биха заплащали цена на услугата, която не е определена съгласно приложимите изисквания.

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 (напр. съвместни инспекции между няколко органи и др.)

Решаването на описания по-горе проблем относно размера на летищните такси, събирани от летищния оператор за ползването на летище София, изисква промяна (допълнение) в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, тъй като конкретните размери на летищните такси на летището, определени от летищния оператор, са част от съдържанието на този нормативен акт съгласно чл. 122, ал. 1 във връзка с чл. 16д, ал. 2, т. 2 и чл. 122, ал. 2 от ЗГВ.

По отношение на таксите за аеронавигационно обслужване, описаните проблеми не могат да се решат в рамките на съществуващото национално законодателство. Последното трябва да отрази резултатите от изпълнените изисквания, ред и процедури на регламентите с пряко приложение, цитирани по-горе, както и на Многостранното споразумение за пътни такси от 12.02.1981 г. В тази връзка, през 2018 г. са проведени редица консултативни срещи относно таксовите единици за 2019 г. със заинтересованите страни.

Предвид действащия план за ефективност, който е съгласуван с Европейската комисия и всички заинтересовани страни, са определени:

- с решение на Разширената комисия на Евроконтрол – таксова единица „прелитане“ за Република България в размер на 31,42 евро за 2019 г.;

- лихвен процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане, в размер на 9,68% на годишна база (същият е приложим и за забавените плащания на таксите за обслужване в зоните и районите на летищата);

- таксова единица за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата, по отношение на летище София (LBSF), която за 2019 г. се променя на 264,16 лева (или 135,06 евро). Доколкото летище София е най-голямото в страната, то попада в регулаторния механизъм на Регламент за изпълнение № 390/2013 и Регламент за изпълнение № 391/2013. Поради това съобразно действащия план за ефективност за периода 2015-2019 г. се предвижда задължителна промяна на таксовата единица.

В допълнение към това с Решение № 2376/15.12.2017 г. на Европейската комисия е постановено, че целите на България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, отнасящи се за референтния период.

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

Не са извършвани последващи оценки.

2. Цели:

2.1 Изпълнение на изискването в чл. 122, ал. 2 от ЗГВ за включване в наредбата на размерите на летищните такси за ползване на летище София, определени с влязло в сила

решение на летищния оператор „Летище София“ ЕАД – Решение № 3-644 от 30 октомври 2018 г.

2.2. Привеждане в съответствие на националната нормативна уредба (изменяната наредба) с решенията на Разширената комисията на Евроконтрол и на плана за ефективност за периода 2015-2019 г. по отношение на таксите за аеронавигационно обслужване за Република България.

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?

Целите съответстват на действащата стратегическа рамка.

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

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

3.2. „Летище София“ ЕАД – летищен оператор на летище София;

3.3. Въздушните превозвачи – ползвателите на летище София и потребителите на въздушното пространство на Република България, изпълняващи търговски полети за превоз на пътници и товари срещу заплащане.

За 2018 г. броят на авиокомпаниите, ползвали при прелитане в обслужваното от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) въздушно пространство, е 906, а броят на ползвалите аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата, конкретно на летище София, е 347. Част от авиокомпаниите ползват и двата вида обслужване. 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. Наблюдава се концентрация по отношение на ползване на аеронавигационно обслужване от страна на потребителите на въздушното пространство – първите 12 авиокомпаниии заплащат около 60% от разходите за двата вида обслужване.

3.5. Пътниците с въздушен транспорт.

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 и др.)

4. Варианти на действие:

4.1. Вариант 1 „Без действие“:

При този вариант наредбата ще остане в настоящата си редакция, в който случай няма да бъде изпълнено изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ за включване в наредбата на размерите на летищните такси на летище София, определени с влязло в сила решение на летищния оператор, както и няма да бъдат актуализирани размерите на таксите за аеронавигационно обслужване както са консултирани, съгласувани и приети от компетентните органи в изпълнение на приложимите международни и европейски нормативни актове.

4.2. Вариант 2 „Приемане 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“

При този вариант ще влязат в сила предвидените в проекта изменения и допълнения, като:

4.2.1. ще бъде изпълнено изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ за включване в наредбата на размерите на летищните такси на летище София, както тези размери са определени с влязло в сила решение на летищния оператор, и

4.2.2. националната нормативна уредба (наредбата) ще бъде синхронизирана с приложимите международни и европейски актове и решенията на компетентните органи по отношение на определянето на таксите за аеронавигационно обслужване.

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

5. Негативни въздействия:

5.1. При Вариант 1 „Без действие“:

5.1.1. Ще продължи неизпълнението на изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ за включване в наредбата на размерите на таксите на летище София, определени с влязло в сила решение на летищния оператор. Фактическият състав за установяване на размерите на летищните такси няма да бъде надлежно завършен.

5.1.2. Ще продължи да съществува формалното несъответствие между консултираните, съгласувани и приети съгласно международните и европейските актове такси за аеронавигационно обслужване за 2019 г. и съдържащите се към настоящия момент в националното законодателство размери на тези такси.

5.2. При Вариант 2 „Приемане 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“:

Промяната в размерите на летищните такси и на таксите за аеронавигационно обслужване ще се отрази върху разходите на въздушните превозвачи за ползваните услуги от летищния оператор на летище София, както и за аеронавигационно обслужване.

Авиокомпаниите, които прелитат през въздушното пространство на Район за полетна информация – София през 2019 г., ще заплащат по-висока такса в сравнение с 2018 г., като увеличението е с 4.70 евро на обслужена единица в тази зона на таксуване. Същевременно следва да се вземе под внимание, че в сравнителен аспект на европейско равнище Република България запазва една от най-благоприятните за авиокомпаниите равнища при таксуването.

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:

6.1. При вариант 1 „Без действие“:

При този вариант не са идентифицирани потенциални позитивни ефекти.

6.2. При Вариант 2 „Приемане 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“:

6.2.1. Размерите на летищните такси, определени с влязло в сила решение на летищния оператор на летище София с № 3-644 от 30 октомври 2018 г., ще бъдат включени в наредбата в съответствие с изискването на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ. Ще бъде спазен установеният от законодателя ред за установяване на размерите на летищните такси по отношение на летище София.

6.2.2. Размерите на таксите за аеронавигационно обслужване в националната нормативна уредба ще бъдат синхронизирани с приложимите международни и европейски актове и решенията на компетентните органи. Също така, ще бъдат генерирани достатъчно приходи 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 Република България запазва една от най- благоприятните за авиокомпаниите равнища на таксуване. Авиокомпаниите, които ползват аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата, конкретно по отношение на летище София, ще заплащат по-ниска такса за това обслужване в сравнение с 2018 г. Същата се изразява в намаление от 60,20 лв. на обслужена единица в тази зона на таксуване.

Синхронизирането на размерите на таксите ще допринесе за постигането на общоевропейските цели в наблюдаваните от Европейската комисия ключови области на дейността по предоставяне на аеронавигационно обслужване – „Безопасност“, „Капацитет“, „Околна среда“ и „Разходна ефективност“.

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

Опишете качествено (при възможност и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с поставените цели.

7. Потенциални рискове: не са идентифицирани рискове.

При определяне на размера на таксите са проведени консултации с всички заинтересовани страни, като е постигнат оптимален баланс между техните интереси.

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 в наредбата се състоят в актуализиране (увеличаване или намаляване) на размерите на летищните такси и таксите за аеронавигационно обслужване, съответно имат различни ефекти.

Така, например, авиокомпаниите, които ползват аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата (конкретно по отношение на летище София) ще заплащат по-ниска такса за това обслужване в сравнение с 2018 г. Същата се изразява в намаление от 60,20 лева на обслужена единица в тази зона на таксуване.

Ефектът от промяната на лихвения процент по чл. 7, ал. 2 се оценява като неутрален. Същевременно, стимулт за своевременно заплащане на дължимите такси за аеронавигационно обслужване ще е достатъчно силен при съпоставка с пазарните лихвени проценти.

Планираното е увеличение на националната таксова единица за прелитане за 2019 г. до 31,42 евро в сравнение с действащата за 2018 г. Увеличението е в следствие на размера на планираните установени разходи съгласно плана за ефективност, по-ограничените спрямо предходните години ефекти от схемата за споделяне на риска в резултат на ревизирането на плана, както и на влиянието на специфична инфлационна корекция, определена по правилата на метода на установените разходи.

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

Не се създават нови регулаторни режими. Не се засягат съществуващи режими и услуги.

9. Създават ли се нови регистри?

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те

Не се предвижда създаване на нови регистри.

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) ?

- Актът засяга пряко МСП.
- Актът не засяга МСП.
- Няма ефект.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

- Да
- Не

12. Обществени консултации:

Ще бъдат проведени 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 Министерството на финансите, както и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието.

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

- Да
- Не

Таксите за аеронавигационно обслужване попадат в обхвата на Регламент за

изпълнение № 390/2013 и Регламент за изпълнение № 391/2013.

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност:

Станимир Лешев

Главен директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“

Дата:

Подпис: