

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/ енергивната програма на Министерския съвет за периода: 1 януари – 30 юни 2021 г.	Дата: 26.11.2020 г.
Контакт за въпроси: Елеонора Караколева, старши експерт, ДМНРК, ИАМА	Телефон: 0700 10 145 e-mail: Eleonora.Karakoleva@marad.bg
1. Дефиниране на проблема: Съществува несъответствие между изискванията, свързани с управление на отпадъците в пристанищата, в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и изискванията на: <ul style="list-style-type: none">– Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019) („Директива (ЕС) 2019/883“);– Анекс VI „Правила за предпазване от замърсяване на въздуха от кораби“ на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (конвенция MARPOL, съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г.), изменена с Протокол от 1997 г. (обн., ДВ, бр. 12 от 2005г.). <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> Проблем 1: През 2019 г. Европейският парламент и Съветът приеха Директива (ЕС) 2019/883, която отменя Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари („Директива 2000/59/ЕО“) и е насочена към постигане на следните цели: <ul style="list-style-type: none">– защита на морската среда във връзка с намаляване на изхвърлянето в морето на отпадъци от експлоатацията на кораби, и изпълнение на по-общите цели на кръговата икономика, както и Цел за устойчиво развитие 14 на ООН, която насочва вниманието към заплахите, свързани със замърсяването на морската среда и замърсяването с хранителни вещества, изчерпването на ресурсите и изменението на климата;– постигане на хармонизирано прилагане на договорените на международно равнище правила за решаване на проблема с причиненото от кораби замърсяване в съответствие с изискванията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от	

кораби, 1973, изменена с Протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ДВ, бр. 12 от 2005 г.), ратифицирана със закон (обн., ДВ, бр. 94 от 2004 г.) и анексите към конвенцията, в това число Анекс VI;

- нарастване на ефективността на управлението на отпадъците в пристанищата и намаляване на административната тежест;
- осигуряване на еднакви условия на конкуренция за пристанищата и техните ползватели, с цел повишаване конкурентоспособността на сектора.

Директива 2000/59/ЕО е въведена в националното законодателство със Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн., ДВ, бр. 54 от 2007 г.) и в тази връзка е необходимо привеждане на ЗМПВВПРБ в съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2019/883, която отменя Директива 2000/59/ЕО.

На законово ниво е необходимо прецизиране на легалните дефиниции на понятията „отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“, „остатъци от корабни товари“, „пристанищни приемни съоръжения“, „подходящи приемни съоръжения“, „план за приемане и обработване на отпадъци“ (§ 2, т. 37-40 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ), както и въвеждане на понятието „пасивно уловени отпадъци“ в ЗМПВВПРБ.

Проблем 2: В определеното на понятието „отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност“ в § 2, т. 37 от Допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България липсва позоваване на Анекс VI на конвенция MARPOL, поради което дефиницията на понятието е непълна. Съгласно Анекс VI към конвенция MARPOL са въведени норми за изхвърляне на нови категории отпадъци, по-специално на остатъците от системи за пречистване на отработени газове, състоящи се от утайки и отливни води.

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: Не е възможно проблемът да се реши в рамките на действащото законодателство. На законово ниво е необходимо прецизиране на легалните дефиниции, посочени в § 2, т. 37-40 от Допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, както и въвеждане на понятието „пасивно уловени отпадъци“.

По проблем 2: Действащата дефиниция на „отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност“ в § 2, т. 37 от Допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България е непълна и не съответства на определеното „отпадъци от кораби“ в чл. 2, т. 3 на Директива (ЕС) 2019/883.

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: Привеждане на националното законодателство в пълно съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г.

относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО.

Цел 2: Прецизиране на законовите разпоредби на ЗМПВВПРБ в съответствие с изискванията на Анекс VI към конвенция MARPOL.

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, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – общо 7 (седем) търговски дружества;
- 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 ЗМПВВПРБ – общо 40 (четиридесет) юридически лица.

Косвено засегнати:

- ползвателите на пристанищни услуги в българските морски пристанища в приложното поле на Регламент (ЕС) 2017/352 – корабопридетжателите на около 3 800 (три хиляди и осемстотин) кораба, които посещават тези пристанища;
- ползвателите на българските морски пристанища;
- населението на черноморските 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:

- запазване на съществуващите несъответствия между разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и изискванията на Директива (ЕС) 2019/883 и Анекс VI на конвенция MARPOL, от друга;
- отсъствие на адекватни мерки в националното законодателство, осигуряващи точното прилагане на основни принципи на правото на Европейския съюз в областта на околната среда в контекста на пристанищата и управлението на отпадъците от корабите;
- запазване на досегашната административната тежест.

Вариант II „Присъване 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:

- привеждане на понятиения апарат на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, използван във връзка с управление на отпадъците в пристанищата, в пълно съответствие с терминологията на Директива (ЕС) 2019/883;
- отстраняване на непълнота в законовата уредба във връзка с позоваване на изискванията на Анекс VI на конвенция MARPOL;
- запазване на досегашната административната тежест.

Препоръчителен вариант: Вариант II „Приемане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“

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 към изискванията на Директива (ЕС) 2019/883, свързани с управление на отпадъците в пристанищата;
- запазване на съществуващото ниво на качеството на предоставяните пристанищни услуги, свързани с управление на отпадъците в пристанищата;
- недостатъчни и неефективни инвестиции за иновациите, свързани с управлението на отпадъците в пристанищата 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 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 във връзка с управление на отпадъците в пристанищата;

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на пристанищните работници, така и по отношение на всички собственици на пристанищна територия и инфраструктура, на всички пристанищни оператори и на ползвателите на пристанищата.

Екологични въздействия:

- недостатъчни и неефективни мерки за защита на морската околна среда от причинено от кораби замърсяване.

Тези негативни въздействия се проявяват, както по отношение на хората, работещи в пристанищния сектор, така и на цялото население на черноморските 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:

Не са идентифицирани негативни социални въздействия.

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:

Не са идентифицирани положителни социални въздействия.

Екологични въздействия:

Не са идентифицирани положителни екологични въздействия.

При вариант II „Приемаме на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:

Икономически въздействия:

➤ повишаване на качеството на предоставяните пристанищни услуги във връзка с управление на отпадъците в пристанищата;

➤ повишаване на привлекателността на българските морски пристанища в резултат на прилагането на ефективни мерки за защита на морската околна среда;

➤ създаване на условия за нови и ефективни инвестиции в пристанищния сектор, във връзка с насърчаване на иновациите, свързани с управлението на отпадъците в пристанищата.

Тези положителни въздействия се проявяват по отношение на „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, собствениците на пристанищна територия и инфраструктура, пристанищните оператори и всички ползватели на пристанищата.

Социални въздействия:

Повишаване на осведомеността на потребителите за пристанищни услуги, във връзка с въвеждане на легални дефиниции на ключови понятия, свързани с управление на отпадъците в пристанищата.

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 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 ефект

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

Видно от данните в регистъра на малките и средни предприятия, воден от Изпълнителната агенция за насърчаване на малките и средните предприятия към министъра на икономиката и достъпен на електронен адрес <https://e-sme.government.bg>, в него не е вписан нито един от собствениците на пристанища и от пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги.

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 през 2021 г.

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
 Не

Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019) („Директива (ЕС) 2019/883“)

Работен документ на службите на Комисията – Обобщена оценката на въздействието, придружаваща предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (SWD(2018) 22 final от 16.1.2018г.)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0021&from=EN>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0022&from=BG>

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

Име и длъжност: Стефан Янков – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“

Дата: 26.11.2020г.

Подпис: *На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗД*

