

## 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>  29 декември 2020 г.
<b>Контакт за въпроси:</b> Витан Тодоров – Финансов директор и главен счетоводител на ДП РВД	<b>Телефон:</b> 02 937 1502
<b>1. Дефиниране на проблема:</b> <p>Ако не бъдат предприети съответните действия за промяна, считано от 01.01.2021 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 01.01.2021 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 2020 г., тъй като няма да отговарят на:</p> <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 2021 г.;</li><li>- проекта на План за ефективност (ПЕ) за третия референтен период (РП3), който е представен на Европейската комисия</li></ul> <p>Таксовите единици за АНО, приложими в отделните зони за таксуване, се определят ежегодно, като се отчитат следните динамични величини, които се изменят всяка година:</p> <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> <p>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.</p> <p>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 01.01.2021 г., държавите членки покриват разходите за обслужване, което</p>	

доставчиците на аеронавигационно обслужване са предоставили на полети, освободени от такси. Отразен е и ефектът от влизането в сила от 01.01.2021 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;

*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.).*

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 01.01.2021 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 2020 г. са проведени редица консултативни срещи относно таксовите единици за 2021 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 Проектът 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 таксовете 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 2020 г. са проведени многостранни консултативни срещи отново с представители на авиокомпаниите и Евроконтрол, където е обсъждан размера на таксовете единици прелитане за 2021 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 таксовете 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. Поради кризата с COVID-19 и съществената промяна в резултат на нея по отношение на базовите допускания, заложили при определянето на общоевропейските цели, ЕК е преустановила разглеждането на плановете за ефективност. С оглед развитието на кризата на различни нива се обсъдени предложения за изменения на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, така че да се намерят приемливи за всички страни решения за 2020 г., 2021 г., както и по отношение на периода 2022-24 г., включващи суспендиране и ревизиране на общоевропейските цели през РПЗ, осигуряване на възможности на доставчиците на АНО, гарантиращи функционирането на критичната инфраструктура, да възстановят своите разходи и др., съгласно които да протече процеса, свързан с прилагането на схемата за ефективност. На 12.10.2020 г. е проведено заседание на Appeal Committee, на което проектът на Регламент за извънредни мерки, публикуван като Регламент номер 2020/1627 от 03.11.2020 г., изменящ Регламент 2019/317, е приет. Същият следва да се прилага неразделно с протокола от това заседание, съгласно който се дава възможност на държавите да възстановят отчетните разходи за 2020 г. и 2021 г. към момента на подаване на проекта на Плана за ефективност. Ревизирани цели на системно ниво се очаква да бъдат гласувани от Комитета за Единно Европейско небе през април/май 2021 г. и впоследствие ще бъдат разработени нови планове за ефективност, които да бъдат предадени за оценка от страна на ЕК и Органа за преглед на ефективността в срок до 01.10.2021 г. В тази връзка до приемане на новите планове, на основание чл. 17, ал. 1 от Регламент 2019/317, се прилагат проектите на Планове за ефективност, представени на Европейската комисия през м. ноември 2019 г. и на тяхна база е определена таксовата единица прелитане за 2021 г.

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 таксовете единици и др. правила имащи отношение към таксуването на полетите. В Решение (ЕС) 2019/903 се съдържа 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 възнагражденията 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 2021 г. е определена в размер на 28.90 евро с решение 20/166 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 отчитащи и ситуацията във връзка с развитие на пандемията от COVID-19 и ефекта, който тя има върху въздушния трафик.

С решение на Разширената комисия на Евроконтрол е определен лихвеният процент за просрочено плащане на таксите за АНО при прелитане, в размер на 9.67 % 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 2020 г.

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

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 2021 г., както и за предлаганите изменения и допълнения в останалите части на наредбата.

*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?*

- привеждане в съответствие от 01.01.2021 г. на националната нормативна уредба, в случая Наредбата, с решенията на Разширената комисия на Евроконтрол и проекта на ПЕ за РПЗ.

**3. Идентифициране на заинтересованите страни:**

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 авиокомпании, 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.

*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:**

Съгласно действието на Многостранното споразумение за пътни такси (такси за АНО при прелитане), от 01.01.2021 г. Евроконтрол издава фактури за предоставено АНО при прелитане в Район за полетна информация София (РПИ София) при базова таксова единица от 28.90 евро за обслужена единица. Изчислението на таксите е базирано на взетите в края на 2020 г. решения № № 20/166 и 20/167 на Разширената комисия и проекта на ПЕ за РПЗ.

Резултатът от всички посочени варианти на действие е повишение с 0.17 евро на таксовата единица прелитане за всяка обслужена единица в РПИ София, което ще практически ще запази разходите на авиокомпаниите за този вид обслужване.

**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“ в чл. 18 ал. 3 от Наредбата и размер на лихвения процент съгласно чл. 7, ал. 1, т. 3 от същия документ, не съответстват на решения № № 20/166 и 20/167 на Разширената комисия на Евроконтрол, които са в сила от 01.01.2021 г., както и на проекта на ПЕ за РПЗ.

**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 28.90 евро;
- лихвата за просрочени плащания се променя от 9.68% на 9.67%.

При Вариант 0: действието на цитираните решения на Разширената комисия на Евроконтрол и проекта на ПЕ за РПЗ се прилага от 01.01.2021 г. пряко по силата на Многостранното

споразумение за пътни такси, ратифицирано със закон, и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 с пряко приложение, без да е синхронизирана националната нормативна уредба.

При Вариант 1: действието на цитираните решения на Разширената комисия на Евроконтрол и проекта на ПЕ за РПЗ се прилага от 01.01.2021 г. пряко по силата на Многостранното споразумение за пътни такси, ратифицирано със закон, и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 с пряко приложение, като в тази връзка е синхронизирана и националната нормативна уредба. Всички заинтересовани страни са запознати предварително през м. 11 и м. 12.2020 г. с предлаганите промени на Наредбата, влизащи в сила от 01.01.2021 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 таксовата 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.

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

Допълнително влошаване на икономическото състояние на въздушните превозвачи, трудно възстановяване на сектора.

**Вариант 1:** авиокомпаниите, които прелитат през въздушното пространство на РПИ София през 2021 г., ще практически идентична такса за това обслужване в сравнение с 2020 г. Същата се изразява в увеличение от 0.17 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, стимулт за своевременно заплащане на дължимите такси за АНО ще е достатъчно силен при съпоставка с пазарните лихвени проценти.

Ефектът от отлагане на плащането и съответно намаляване на размера на летищната такса за паркиране, се оценява като положителен.

*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:

### 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“.

Положителните въздействия имат проявление в еднаква степен по отношение на основната група заинтересовани страни – ползвателите на АНО. Разходите на авиокомпаниите ще останат непроменени при тази таксова единица.

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

Подпомагане на въздушните превозвачи, чрез отлагане на плащането на такси и заплащане на таксата за паркиране в намален размер, за посочените срокове.

### 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. Разходите на авиокомпаниите ще останат непроменени при тази таксова единица.

Ефектът от промяна на лихвения процент се оценява като неутрален. Същевременно с това, стимулт за своевременно заплащане на дължимите такси за АНО 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 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 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 авиокомпании, техни асоциации - IATA и

ІАСА, 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.

*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 2021 г. до 28.61 евро (без административната такса на CRCO за 2020 г. от 0,29 евро) в сравнение с действащата таксова единица през 2020 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 2019 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.

**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 консултационни процедури.*

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

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

Да

Не

*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 РВД

**Подпис:**

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*

**Дата:** 29.12.2020 г.

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 консултационни процедури.*

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

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

- Да  
 Не

*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 РВД  
Подпис:

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*

Дата: 29.12.2020 г.