|  |
| --- |
| **Образецът на частична предварителна оценка на въздействието влиза в сила от 01 януари 2021 г.** |

|  |  |
| --- | --- |
| **Частична предварителна оценка на въздействието** | |
| **Институция:**  **Министерство на транспорта и съобщенията** | **Нормативен акт:**  **Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България** |
|  |  |
| **Лице за контакт:**  Павлинка Ковачева –  главен експерт в отдел „Международни регулации и сътрудничество“, дирекция „Международни и национални регулации на корабоплаването“,  Изпълнителна агенция „Морска администрация” | **Телефон и ел. поща:**  0700 10 145  [pavlinka.kovacheva@marad.bg](mailto:pavlinka.kovacheva@marad.bg) |
| **1. Проблем/проблеми за решаване:**  **Проблем 1: Установено е несъответствие между разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, и изисквания на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД)**  С разпоредбата на чл. 117, ал. 5 ЗМПВВППРБ е въведен регистрационен режим за извършване на стопанска дейност – вписване на търговец в Регистъра на пристанищните оператори в Република България, което се явява задължително условие за извършването на пристанищни услуги.  Според цитираната норма редът и условията за водене на публичния регистър на пристанищните оператори се определят с подзаконов акт – наредба на министъра на транспорта и съобщенията. Въз основа на законовата делегация е приета Наредба № 18 от 2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България (обн., ДВ, бр. 109 от 2004 г., изм., бр. 62 от 2005 г. и бр. 75 от 2010 г., изм. и доп., бр. 15 от 2014 г., доп., бр. 85 от 2017 г.), регламентираща и административната процедура по вписване на пристанищен оператор в регистъра (от подаването на заявление за вписване до получаването на удостоверение за регистрация на пристанищен оператор).  Това законодателно разрешение не съответства на разпоредбата на чл. 4, ал. 2 ЗОАРАКСД, според която всички изисквания, необходими за започването и за осъществяването на дадена стопанска дейност, трябва да бъдат уредени със закон.  Преодоляването на описаното несъответствие не може да бъде постигнато по тълкувателен път или с организационни мерки. Необходимо е текстовете на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим, установен по отношение на пристанищните оператори, да бъдат допълнени съответно, за да удовлетворят изискването на чл. 4, ал. 2 ЗДАРАКСД. При това следва да бъде съобразено и правилото на чл. 7, ал. 2 относно сроковете, в които заявителят има право да отстрани нередовностите на заявлението си, в това число и да представи допълнителни писмени доказателства.  **Проблем 2: Налице е необходимост от въвеждане на разпоредби относно служебното събиране на информация и установяването на факти и обстоятелства по служебен път при провеждане на производства, регламентирани в ЗМПВВППРБ.**  Една от основните мерки, включени в Плана за намаляване на административната тежест, приет с Решение № 233 на Министерския съвет от 29 март 2024 г., е въвеждане на изрично нормативно изискване за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства по служебен път в рамките на провеждани административни производства.  Сред регламентираните в ЗМПВВППРБ административни процедури са идентифицирани две, по отношение на които това изискване може да бъде въведено, за да бъде постигнато намаляване на административната тежест за гражданите и икономическите оператори.  Първото от тях е производството по разглеждане, приемане и одобряване на проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт. Действащата норма на чл. 112б, ал. 1 ЗМПВВППРБ изисква към заявлението, с което проектът на генерален план се внася в Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за разглеждане, приемане и одобряване, да бъдат приложени и документите, удостоверяващи изпълнението на относимите процедури по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие. Последните се развиват пред други органи на изпълнителната власт, което позволява постановените в рамките на тези производства актове да бъдат събрани по служебен път. За целта ще бъде необходимо и достатъчно заявителят да посочи номера, датата на издаване и органа, издал съответния индивидуален административен акт.  Второто производство е това за регистрация на пристанищните оператори в Република България. Съгласно разпоредбите на ЗМПВВППРБ пристанищен оператор може да бъде търговец, получил достъп до пазара на пристанищни услуги. В производството по вписване в Регистъра на пристанищните оператори в Република България всеки заявител трябва да докаже, че отговаря на няколко общи изисквания: да не е в производство по ликвидация, да не е в производство по обявяване в несъстоятелност, да не е обявен в несъстоятелност и да няма задължения към държавата или към община за данъци или задължителни осигурителни вноски по чл. 162, ал. 2, т. 1 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, в т.ч. лихвите по тях, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган (съответни са изискванията и за заявителите, чието седалище е в друга държава). Проверката за съответствие на заявителите – български физически и юридически лица, на посочените изисквания може да бъде извършвана по служебен път, включително и чрез справка в Търговския регистър, който е публичен.  Към настоящия момент изискването за служебно събиране на информация за съответствието на българските физически и юридически лица – заявители, с посочените по-горе общи условия е уредено в Наредба № 18 от 2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България. Създаването на законови разпоредби, които да регламентират регистрационния режим относно пристанищните оператори, както и предвиденото в мярка № 216 от Плана за намаляване на административната тежест предполагат и този въпрос да бъде уреден в ЗМПВВППРБ.  Изпълнението на мерки № 214 и № 216 от Плана за намаляване на административната тежест, които предвиждат въвеждането на изрично нормативно изискване за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства по служебен път в посочените административни производства, налага ЗМПВВППРБ да бъде съответно допълнен.  По изложените по-горе съображения проблем № 2 може да бъде разрешен единствено чрез законодателна промяна.  **Проблем 3: Установена е необходимост от регламентиране на специфична хипотеза на изменение на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а.**  На 12 декември 2020 г. влезе в сила Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ДВ, бр. 104 от 2020 г.), с който бяха въведени национални правни мерки за прилагане на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ, L 057, 3 март 2017 г.), включително законовата уредба на т.нар. „пристанища по чл. 106а ЗМПВВППРБ“. В изпълнение на заключителната разпоредба на § 53, ал. 1 от този закон министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията постанови Заповед № РД-08-19 от 21 януари 2021 г., с която определи границите на акваторията, територията и инфраструктурата на пристанищата по чл. 106а в съответствие с вписаните в регистъра данни по чл. 92, ал. 5 ЗМПВВППРБ и съгласно действащите до влизането в сила на този закон генерални планове. С преходните разпоредби на § 56, ал. 2 – 4 от същия изменителен закон бяха уредени случаите (в това число и съотношението им с бъдещите генерални планове за пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ) на заварени влезли в сила генерални планове за пристанищни терминали от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, заварени проекти на такива планове, чиято процедура по разглеждане, приемане и одобряване не е приключила към момента на влизане в сила на изменителния закон, и на заварени разрешения за изработване на проекти на такива планове.  Извън изброените, остава една неуредена хипотеза. Това е случаят, в който са налице едновременно следните обстоятелства: **1)** изработването на проект на генерален план за пристанище за обществен транспорт е разрешено след влизане в сила на ЗИДЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 104 от 2020 г.) и дори след даване на разрешение за изработване на проект на генерален план на съответното пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ, защото засегнатата от разработката територия е извън границите на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ, определени с цитираната по-горе заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и съответно извън териториалния обхват на проекта на генерален план на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ; **2)** процедурата по неговото разглеждане, приемане и одобряване се развива паралелно и независимо от процедурата за разглеждане приемане и одобряване на проекта на генерален план за пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ; **3)** според предвижданията на този вече одобрен и влязъл в сила генерален план достъпът до въпросното пристанище за обществен транспорт ще се осъществява чрез инфраструктура за достъп на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ.  Идентифицираното решение на този проблем е създаването на правна възможност за разширяване на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ, чиято инфраструктура за достъп ще бъде използвана, въз основа на изрично волеизявление на възложителя на влезлия в сила генерален план за пристанище за обществен транспорт. В зависимост от етапа, на който се намира генералният план за пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ към момента на това волеизявление (все още в процес на изработване или вече одобрен и влязъл в сила), ефектът на разширяването ще се постигне или чрез служебно отразяване на влезлия в сила генерален план за пристанището за обществен транспорт в проекта на генерален план за пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ (когато последният все още в процес на изработване), или чрез приравняване към изменение на генералния план за пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ (когато последният е вече одобрен и влязъл в сила).  Последваща оценка на въздействието на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България е извършена през 2023 г. Докладът от нея е публикуван в Портала на Министерския съвет за обществени консултации и е достъпен на следния електронен адрес: [Извършени последващи оценки на въздействието (strategy.bg)](https://www.strategy.bg/Publications/View.aspx?lang=bg-BG&categoryId=16&Id=234&y=&m=&d=).  *1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.*  *1.2. 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.).*  *1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.*  *1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.*  *1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?* | |
| **2. Цели:**  **По проблем 1:**  **Цел 1:** Привеждане на разпоредбите на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, в пълно съответствие с изискванията на чл. 4, ал. 2 и чл. 7, ал. 2 ЗОАРАКСД.  **Цел 2:** Изпълнение на мярка № 215 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г.  **По проблем 2:**  **Цел 1:** Намаляване на административната тежест за гражданите и икономическите оператори чрез въвеждане на изисквания за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства по служебен път.  **Цел 2:** Изпълнение на мерки № 214 и № 216 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г.  **По проблем 3:**  **Цел 1:** Премахване на съществуваща законова празнина чрез създаване в ЗМПВВППРБ на уредба на специфична хипотеза на изменение на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а ЗМПВВППРБ.  *Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.* | |
| **3. Заинтересовани страни:**  **По проблем 1:**  **Пряко засегнати:**   * пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги в българските пристанища (към настоящия момент – 109 юридически лица); * служителите в Изпълнителна агенция „Морска администрация“, чиито функции са свързани с осъществяването на регистърните производства (около 15 души).   **Косвено засегнати:**  Не са идентифицирани.  **По проблем 2:**  **Пряко засегнати:**   * собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт или на терминали от такива пристанища (31 юридически лица); * концесионерите на терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт (10 юридически лица); * Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“; * пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги в пристанищата (към настоящия момент – 80 юридически лица, невключени в първите три групи); * служителите в Изпълнителна агенция „Морска администрация“, чиито функции са свързани с осъществяването на регистърните производства и на производствата по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове за пристанищата за обществен транспорт (около 20 души).   **Косвено засегнати:**  Не са идентифицирани.  **По проблем 3:**  **Пряко засегнати:**   * Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“; * възложителите на проекти на генерални планове за пристанища за обществен транспорт, достъпът до които ще се осъществява чрез инфраструктура за достъп на пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ (около 10 юридически лица); * проектантските екипи, изработващи проектите на генерални планове за пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ (в настоящия момент – 2 дружества по Закона за задълженията и договорите, всяко от които включва по 2 юридически лица); * служителите в дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, чиито функции са свързани с осъществяване на производствата по даване на разрешение за изработване на проекти на генерални планове за пристанища за обществен транспорт и по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове на пристанищата за обществен транспорт (6 човека).   **Косвено засегнати:**   * собствениците на територията и пристанищната инфраструктура на терминали (съществуващи и изграждани в момента) от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ (11 юридически лица); * концесионерите на терминали – държавна собственост, от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ (4 юридически лица); * едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала, които по силата на § 74, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИДЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) са получили за срок до възлагане на концесия достъп до пазара на пристанищни услуги на терминали– държавна собственост, от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ (2 юридически лица).   *Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).* | |
| **4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:** | |
| **4.1. По проблем 1:** | |
| **Вариант „Без действие“:**  **Описание:**  При вариант „Без действие“ ще продължи да съществува несъответствието между разпоредбите на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, и изисквания на ЗОАРАКСД, като всички основни моменти от административното производство по вписване на пристанищен оператор в Регистъра на пристанищните оператори в Република България и в бъдеще ще останат уредени само в подзаконов нормативен акт.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не са идентифицирани позитивни (икономически/социални/екологични)въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * неизпълнение на установеното в закон изискване всички условия за започване и за осъществяване на определена стопанска дейност да се уреждат на законово ниво; * недостатъчно висока степен на правна сигурност поради факта, че уредбата на административното производство по регистрация на пристанищен оператор е извършена с подзаконов нормативен акт; * опасност от нарушаване на принципите на законност и прилагане на нормативния акт от по-висока степен, в съответствие с които следва да се провеждат административните производства.   Тези негативни въздействия са значителни и се проявяват по отношение на всички идентифицирани пряко засегнати страни.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Почти всички пристанищни оператори, са микро-, малки и средни предприятия. В този смисъл, описаните по-горе отрицателни въздействия ще ги засегнат, но ефектът върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  Не са идентифицирани други, специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Няма промяна в административната тежест.  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*  **Вариант 1 „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:**  **Описание:**  При Вариант 1 разпоредбите на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, ще бъдат приведени в съответствие с изискванията на ЗОАРАКСД.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * постигане на точно изпълнение на изискването на чл. 4, ал. 2 ЗОАРАКСД; * постигане на максимално високо ниво на правна сигурност; * последователно провеждане на принципите на законност и прилагане на нормативния акт от по-висока степен в административните производства по вписване на пристанищните оператори в Регистъра на пристанищните оператори в Република България.   Посочените положителни въздействия са значителни и се проявяват по отношение на всички идентифицирани пряко засегнати страни.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не са идентифицирани отрицателни (икономически/социални/екологични)въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Почти всички пристанищни оператори са микро-, малки и средни предприятия. В този смисъл, описаните по-горе положителни въздействия ще ги засегнат, но ефектът върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  Не са идентифицирани други, специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Няма промяна в административната тежест.  *(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)* | |
| **4.2. По проблем 2:** | |
| **Вариант „Без действие“:**  **Описание:**  При вариант „Без действие“ ще продължи да действа актуалната в момента редакция на чл. 112б, ал. 1 ЗМПВВППРБ, според която задължително приложение към заявлението за разглеждане, приемане и одобряване на проект на генерален план за пристанище за обществен транспорт са документите, удостоверяващи изпълнението на приложимите процедури по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие, а изискването за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства за българските физически и юридически лица – заявители, в рамките на провежданите административни производства за вписване на пристанищни оператори в Регистъра на пристанищните оператори в Република България ще продължи да бъде уредено само в подзаконов нормативен акт.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не са идентифицирани позитивни (икономически/социални/екологични)въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * ненужно по-голяма административна тежест за заявителите в производствата по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове за пристанищата за обществен транспорт; * недостатъчно високо ниво на правна сигурност предвид факта, че изискването за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства за българските физически и юридически лица – заявители, в рамките на провежданите административни производства за регистрация на пристанищни оператори е уредено не в закон, а в подзаконов нормативен акт; * опасност от нарушаване или неточно прилагане на принципа за комплексно административно обслужване, закрепен в чл. 13а от Административнопроцесуалния кодекс.   Тези негативни въздействия са значителни и се проявяват по отношение на всички идентифицирани пряко засегнати страни.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Почти всички собственици на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт или на терминали от такива пристанища, както и почти всички пристанищни оператори (в това число и концесионерите на терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт) са микро-, малки и средни предприятия. В този смисъл, описаните по-горе отрицателни въздействия ще ги засегнат, но ефектът върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  Не са идентифицирани други, специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Няма промяна в административната тежест.  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*  **Вариант 1 „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:**  **Описание:**  При Вариант 1 ще се създаде нормативно изискване в рамките на административните производства по разглеждане, приемане и одобряване на проект на генерален план за пристанище за обществен транспорт информацията относно изпълнението на приложимите процедури по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие да се събира служебно. На ниво закон ще се въведе и изискването за установяване по служебен път на относими факти и обстоятелства за българските физически и юридически лица – заявители, в административните производства за вписване на пристанищни оператори в Регистъра на пристанищните оператори в Република България.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * намаляване на административната тежест за заявителите в производствата по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове за пристанищата за обществен транспорт; * установяване на максимално високо ниво на правна сигурност по отношение на производството за регистрация на пристанищни оператори; * последователно и точно прилагане на принципа за комплексно административно обслужване.   Посочените положителни въздействия са значителни и се проявяват по отношение на всички идентифицирани пряко засегнати страни.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  По отношение на служителите в Изпълнителна агенция „Морска администрация“, чиито функции са свързани с осъществяването на производствата по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове за пристанищата за обществен транспорт е идентифицирано повишаване на степента на натовареност. Това отрицателно социално въздействие е несъществено в сравнение с описаните по-горе положителни въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Почти всички собственици на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт или на терминали от такива пристанища, както и почти всички пристанищни оператори (в това число и концесионерите на терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт) са микро-, малки и средни предприятия. В този смисъл, описаните по-горе положителни въздействия ще ги засегнат, но ефектът върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  Не са идентифицирани други, специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Административната тежест намалява.  *(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)* | |
| **4.3. По проблем 3:** | |
| **Вариант „Без действие“:**  **Описание:**  При вариант „Без действие“ ще се запази съществуващата законова празнота.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**  Не са идентифицирани позитивни (икономически/социални/екологични)въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * реална опасност за отстъпване от принципите и неточно прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата, включително чрез създаване на условия за нелоялна конкуренция между терминалите от пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ (от една страна) и самостоятелното пристанище (или пристанища) за обществен транспорт, ползващо инфраструктурата за достъп на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ (от друга страна).   Това негативно въздействие се проявява по отношение на всички групи идентифицирани пряко и косвено засегнати страни;   * неоснователно разместване на блага между имуществените сфери на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (лишаване от приходи от пристанищни такси за достъп до пристанищата при едновременно разходване на средства за поддържане и развитие на инфраструктурата за достъп до пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ) и инвеститорите на пристанища за обществен транспорт, ползващи инфраструктурата за достъп на пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ (реализиране на приходи от дейността на пристанището без участие в инвестициите за поддържане на инфраструктурата за достъп до пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ); * опасност от затрудняване дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в качеството му на управителен орган на пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ, в това число по отношение управлението и поддържането на съществуващата инфраструктура за достъп и реализирането (включително чрез средствата на устройственото планиране на пристанищата) на приетата търговска стратегия, инвестиционни планове и мерки за опазване на морската околна среда; * опасност от възникване на спорове, включително съдебни, между собственици на територията и пристанищната инфраструктура на терминали от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, концесионери на терминали – държавна собственост, в тези пристанища и едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала – оператори на терминали – държавна собственост, в същите пристанища (от една страна) и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (от друга) по повод целесъобразността на разходването на събраните в съответното пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ пристанищни такси за достъп.   Всички описани негативни въздействия са значителни.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Почти всички собственици на територията и пристанищната инфраструктура на терминали от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, концесионери на терминали – държавна собственост, в тези пристанища и едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала – оператори на терминали – държавна собственост, в същите пристанища, както и почти всички възложители на проекти на генерални планове за пристанища за обществен транспорт и участници в проектантските екипи, изработващи проектите на генерални планове за пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, са микро-, малки и средни предприятия. В този смисъл, описаните по-горе отрицателни въздействия ще ги засегнат, но ефектът върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  Не са идентифицирани други, специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Няма промяна в административната тежест.  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)*  **Вариант 1 „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“:**  **Описание:**  При Вариант 1 ще се създаде правна уредба, позволяваща пристанище за обществен транспорт, ползващо инфраструктурата за достъп до пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ, макар да е извършило устройственото си планиране самостоятелно и паралелно с това на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ, да бъде „приобщено“ към последното и да продължи функционирането и развитието си като неразривна част (терминал) от него.  **Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * ще бъде създадена допълнителна правна гаранция за прилагане на принципите и точно прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.   Това положително въздействие се проявява по отношение на всички групи идентифицирани пряко и косвено засегнати страни;   * ще се елиминира възможността за нелоялна конкуренция между терминалите от пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ (от една страна) и самостоятелното пристанище (или пристанища) за обществен транспорт, ползващо инфраструктурата за достъп на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ (от друга страна); * ще се предотврати опасността от неоснователно разместване на блага между имуществените сфери на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и инвеститорите на пристанища за обществен транспорт, ползващи инфраструктурата за достъп на пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ; * ще се елиминира опасността да бъде затруднявана дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в качеството му на управителен орган на пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ, включително по отношение управлението и поддържането на съществуващата инфраструктура за достъп и реализирането на приетата търговска стратегия, инвестиционни планове и мерки за опазване на морската околна среда; * значително ще се намали опасността от възникване на съдебни спорове между собственици на територията и пристанищната инфраструктура на терминали от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, концесионери на терминали – държавна собственост, в тези пристанища и едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала – оператори на терминали – държавна собственост, в същите пристанища (от една страна) и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (от друга) по повод целесъобразността на разходването на събраните в съответното пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ пристанищни такси за достъп.   Посочените положителни въздействия са значителни.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:**   * незначително повишаване на степента на натовареност на служителите в дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, чиито функции са свързани с осъществяване на производствата по даване на разрешение за изработване на проекти на генерални планове за пристанища за обществен транспорт и по разглеждане, приемане и одобряване на проектите на генерални планове на пристанищата за обществен транспорт; * незначително повишаване на степента на натовареност на проектантите на генералните планове за пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, в случаите, когато трябва да отразят служебно одобрен и влязъл в сила генерален план на пристанище за обществен транспорт, използващо инфраструктура за достъп на пристанище по чл. 106а ЗМПВВППРБ, в проекта на генерален план на пристанището по чл. 106а ЗМПВВППРБ, който изработват.   Тези отрицателни социални въздействия са несъществени в сравнение с описаните по-горе положителни въздействия.  *(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)*  **Специфични въздействия:**  **Въздействия върху малките и средните предприятия:**  Почти всички собственици на територията и пристанищната инфраструктура на терминали от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, концесионери на терминали – държавна собственост, в тези пристанища и едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала – оператори на терминали – държавна собственост, в същите пристанища, както и почти всички възложители на проекти на генерални планове за пристанища за обществен транспорт и участници в проектантските екипи, изработващи проектите на генерални планове за пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, са микро-, малки и средни предприятия. В този смисъл, описаните по-горе положителни въздействия ще ги засегнат, но ефектът върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  Не са идентифицирани други, специфични въздействия върху малките и средни предприятия.  **Административна тежест:**  Няма промяна в административната тежест.  *(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)*  *1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.*  *1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)* | |
| **5. Сравняване на вариантите:**  **Степени на изпълнение по критерии:** 1) висока; 2) средна; 3) ниска.  **5.1. По проблем 1:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** |  |  | | ***Ефективност*** | Цел 1: Привеждане на разпоредбите на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, в пълно съответствие с изискванията на чл. 4, ал. 2 и чл. 7, ал. 2 ЗОАРАКСД. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: Изпълнение на мярка № 215 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1: Привеждане на разпоредбите на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, в пълно съответствие с изискванията на чл. 4, ал. 2 и чл. 7, ал. 2 ЗОАРАКСД. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: Изпълнение на мярка № 215 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1: Привеждане на разпоредбите на ЗМПВВППРБ, регламентиращи регистрационния режим на пристанищните оператори, в пълно съответствие с изискванията на чл. 4, ал. 2 и чл. 7, ал. 2 ЗОАРАКСД. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: Изпълнение на мярка № 215 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г. | 3) ниска | 1) висока |  |  |   **5.1. По проблем 2:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** |  |  | | ***Ефективност*** | Цел 1: Намаляване на административната тежест за гражданите и икономическите оператори чрез въвеждане на изисквания за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства по служебен път. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: Изпълнение на мерки № 214 и № 216 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1: Намаляване на административната тежест за гражданите и икономическите оператори чрез въвеждане на изисквания за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства по служебен път. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: Изпълнение на мерки № 214 и № 216 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1: Намаляване на административната тежест за гражданите и икономическите оператори чрез въвеждане на изисквания за служебно събиране на информация и установяване на факти и обстоятелства по служебен път. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | Цел 2: Изпълнение на мерки № 214 и № 216 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с РМС № 233 от 2024 г. | 3) ниска | 1) висока |  |  |   **5.1. По проблем 3:**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | **Вариант**  **„Без действие“** | **Вариант 1** |  |  | | ***Ефективност*** | Цел 1: Премахване на съществуваща законова празнина чрез създаване в ЗМПВВППРБ на уредба на специфична хипотеза на изменение на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а ЗМПВВППРБ. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Ефикасност*** | Цел 1: Премахване на съществуваща законова празнина чрез създаване в ЗМПВВППРБ на уредба на специфична хипотеза на изменение на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а ЗМПВВППРБ. | 3) ниска | 1) висока |  |  | | ***Съгласуваност*** | Цел 1: Премахване на съществуваща законова празнина чрез създаване в ЗМПВВППРБ на уредба на специфична хипотеза на изменение на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а ЗМПВВППРБ. | 3) ниска | 1) висока |  |  |   *1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.*  *1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:*  *ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението;*  *ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;*  *съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.* | |
| **6. Избор на препоръчителен вариант:**  **По Проблем 1:** Вариант 1 „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“.  **По Проблем 2:** Вариант 1 „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“.  **По Проблем 3:** Вариант 1 „Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България“.  *Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.* | |
| **6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**  **По Проблем 1:**        **По Проблем 2:**        **По Проблем 3:**        *1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.*  *1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.* | |
| **6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**  **По Проблем 1:**    Прилагането на препоръчителния вариант няма да доведе до създаване на нови регулаторни режими или административни услуги.  Засяга се един съществуващ регулаторен режим (регистрационен) и съществуващата административна услуга № 1262 „Вписване на пристанищните оператори в регистъра на пристанищните оператори в Република България и издаване на удостоверения за регистрация“. Прилагането на препоръчителния вариант ще има за последица постигане на по-голяма правна сигурност, доколкото основните моменти от административните производства по вписване на пристанищни оператори в Регистъра на пристанищните оператори в Република България (в това число редът за заявяване, сроковете за отстраняване на нередовности в заявлението и за произнасяне на компетентния административен орган) ще бъдат уредени на ниво закон и при съблюдаване на изискванията на ЗОАРАКСД.  С проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България не се въвеждат нови изисквания към доставчиците на услуги, които изисквания да са свързани с достъпа до услуги или с упражняването на дейност по предоставяне на услуги.    **По Проблем 2:**    Прилагането на препоръчителния вариант няма да доведе до създаване на нови регулаторни режими или административни услуги.  Засяга се един съществуващ регулаторен режим (регистрационен), съществуващата административна услуга № 1262 „Вписване на пристанищните оператори в регистъра на пристанищните оператори в Република България и издаване на удостоверения за регистрация“, както и съществуващата административна услуга по разглеждане, приемане и одобряване на проект на генерален план за пристанище за обществен транспорт. В резултат от прилагането на препоръчителния вариант част от необходимата за осъществяване на посочените административни услуги (включително при регистрационния режим, установен по отношение на пристанищните оператори) информация относно изпълнението на нормативно установени изисквания ще бъде събирана по служебен път, в това число и от публични регистри. Това, от своя страна, ще доведе до намаляване на административната тежест върху гражданите и икономическите оператори.  С проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България не се въвеждат нови изисквания към доставчиците на услуги, които изисквания да са свързани с достъпа до услуги или с упражняването на дейност по предоставяне на услуги.    **По Проблем 3:**    Прилагането на препоръчителния вариант няма да доведе до създаване на нови регулаторни режими или административни услуги и не засяга съществуващи регулаторни режими.  Засягат се съществуващите административни услуги по даване на разрешение за изработване на проект на генерален план за пристанище за обществен транспорт и по разглеждане, приемане и одобряване на проект на генерален план, доколкото се създава правна уредба на специфичен случай на изменение на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а ЗМПВВППРБ.  С проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България не се въвеждат изисквания към доставчиците на услуги, които изисквания да са свързани с достъпа до услуги или с упражняването на дейност по предоставяне на услуги.    *1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.*  *1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).*  *1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.*  *1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.*  *1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.*  *1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.* | |
| **6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?**  **По Проблем 1:**    …………………………………………………………………..………………………    **По Проблем 2:**    …………………………………………………………………..………………………    **По Проблем 3:**    …………………………………………………………………..………………………    *Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.* | |
| **6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)** **(включително по отделните проблеми)?**  **По Проблем 1:**      Почти всички пристанищни оператори са микро-, малки и средни предприятия, но ефектът на проекта на акт върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  **По Проблем 2:**      Почти всички собственици на територията и пристанищната инфраструктура на пристанища за обществен транспорт или на терминали от такива пристанища, както и почти всички пристанищни оператори (в това число и концесионерите на терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт) са микро-, малки и средни предприятия, но ефектът на проекта на акт върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  **По Проблем 3:**      Почти всички собственици на територията и пристанищната инфраструктура на терминали от пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, концесионери на терминали – държавна собственост, в тези пристанища и едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала – оператори на терминали – държавна собственост, в същите пристанища, както и почти всички възложители на проекти на генерални планове за пристанища за обществен транспорт и участници в проектантските екипи, изработващи проектите на генерални планове за пристанищата по чл. 106а ЗМПВВППРБ, са микро-, малки и средни предприятия, но ефектът на проекта на акт върху тях ще бъде същият, както и по отношение на останалите лица, които попадат в същата засегната група, но нямат качеството „МСП“.  *Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.* | |
| **6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):**  Не са идентифицирани рискове от прилагането на препоръчителния вариант.  *Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.* | |
| **7. Консултации:**    ……………………………………………………………..………………………………  *Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.*    Законопроектът ще бъде публикуван за обществено обсъждане на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Заинтересованите лица ще разполагат с 30-дневен срок, в който да изразят становища по него.  *Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* | |
| **8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**      *1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).*  *1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.* | |
| **9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?**      *(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)* | |
| **10. Приложения:**  Допълнителна информация е налична на посочения в т. 11 интернет адрес.  *Приложете необходимата допълнителна информация и документи.* | |
| **11. Информационни източници:**  Регистър на пристанищните оператори в Република България;  Регистър на пристанищата на Република България;  [Извършени последващи оценки на въздействието (strategy.bg)](https://www.strategy.bg/Publications/View.aspx?lang=bg-BG&categoryId=16&Id=234&y=&m=&d=);  [Заповеди за разрешаване изработването на проекти на генерални планове | www.marad.bg](https://www.marad.bg/bg/taxonomy/term/230);  [www.ciela.net](http://www.ciela.net).  *Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.* | |
| **12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:**  **Име и длъжност:** Стефан Янков – директор на дирекция „Пристанища и пристанищни услуги“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“  **Дата: 20.11.2024 г.**  **Подпис:** | |