

№	Въпрос	Отговор
1	<p>Моля предоставете повече информация относно административно дело № 7428/2017 г. по описа на Административен съд София-град, II Отделение, 50-и състав, инициирано от “Уиз Еър Унгария“, с участието на заинтересованата страна „Летище София“ ЕАД. По-специално: (i) в какво по същество се състои претенцията на “Уиз Еър Унгария“ Кфт и на какво правно основание е базирана; (ii) какви становища са изразени по делото от страна на ГД „ГВА“ и „Летище София“ ЕАД в тази връзка; (iii) основното съдържание на изготвените по делото експертизи; (iv) както и друга относима важна информация относно делото, на основата на която може да се добие представа за евентуалния ефект на това дело върху възможността на Концесионера да определя летищните такси и изпълнява концесионния договор.</p>	<p>Както е посочено във Въпроси и отговори, публикувани на 22 август 2018 г., копия от всички решения на ГД „ГВА“ относно летищни такси на Летище София, както и от подадените срещу тях жалби (в т.ч. жалбите от Wizz Air Hungary Kft. и България Ер АД), са публикувани на уебсайта на ГД „ГВА“ (в раздел „Нормативна уредба“, под-раздел „Жалби“, на български език).</p> <p>Информация за съдебните решения може да бъде намерена на интернет страниците на Административен съд – София град (АССГ) и Върховния административен съд (ВАС).</p> <p>В частност, предмет на дело № 7428/2017 на АССГ са жалбите от Wizz Air срещу две решения на ГД „ГВА“: № 40-02-288 от 09.06.2017 г. и № 40-02-288 от 26.06.2017 г., касаещи таксите на Летище София за 2017 г. Основното възражение на Wizz Air е срещу уеднаквяването на таксите за пътници на Терминал 1 и на Терминал 2.</p>
2	<p>Моля представете повече информация относно няколкото дела с „България Еър“ По-специално: (i) в какво по същество се състоят претенциите на страните и на какво правно основание са базирани; (ii) основното съдържание на изготвените по делото експертизи; (iii) както и друга относима важна информация относно делата, на основата на която може да се добие представа за евентуалния ефект на тези дела върху възможността на Концесионера да определя летищните такси и изпълнява концесионния договор.</p>	<p>Същите решения на ГД „ГВА“ бяха предмет на жалба от „България Ер“ АД; но основното възражение на този превозвач беше срещу уеднаквяването на таксите за пътници по международни линии с тези за вътрешните линии. По отношение на жалбата на „България Ер“ АД, беше образувано дело № 7377/2017 г. на АССГ. По това дело, АССГ постанови Решение № 281 от 11.01.2018 г., с което отмени изцяло двете решения на ГД „ГВА“. Решението на АССГ е потвърдено впоследствие от ВАС (с Решение № 8399 от 21.06.2018 г.), което е окончателно.</p> <p>АССГ е публикувал на своята интернет страница Определение № 6241 от 08.10.2018 г. по дело № 7428/2017 г., с което прекратява производството по това дело, предвид това, че двете обжалвани решения на ГД „ГВА“ вече са отменени (по силата на описаните по-горе съдебни решения). Това определение на АССГ подлежи на обжалване пред ВАС в 7-дневен срок от съобщаването му на страните.</p> <p>Всеки Участник следва да направи своя собствена преценка относно ефекта на описаните съдебни решения. Във всеки случай,</p>

		Концесионерът ще има правото да определя летищните такси на Летище София. С оглед на постановените съдебни решения, той ще трябва да обмисли определянето на диференцирани такси за пътници, в зависимост от нивото на услугите, предоставяни на различните терминали и/или изходи, обслужващи различни линии.
3	Моля представете повече информация относно взаимоотношенията между „Летище София“ ЕАД и всички Държавни ползватели, включително органите на Министерство на отбраната и българските Военно-въздушни сили. По-специално, моля да укажете и предоставите документи относно: (i) има ли сключени договори или други споразумения между „Летище София“ ЕАД и Държавните ползватели; (ii) ако да, моля да представите техен списък и представете копия от всички такива договори.	<p>На основание т. 3.1.6. от Договора за условията и реда за ползване на гражданско летище за обществено ползване София по чл. 43д от ЗГВ от 2016 г., държавните ползватели могат да ползват летищните активи и да заемат съответните обекти безвъзмездно.</p> <p>Съгласно същата разпоредба разходите и разноските са за сметка на съответните държавни ползватели.</p> <p>По смисъла на същата разпоредба от договора, държавни ползватели са лица, посочени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията като надлежни представители на държавни органи, които осъществяват по закон функции, свързани с отбраната и сигурността на страната, както и други функции, определени в закон, на които лица летищният оператор, съгласно уговорките в този договор, е длъжен да предостави безвъзмездно помещения и всички други условия за осъществяване на техните функции.</p>
4	„Летище София“ ЕАД членува ли в Националната транспортна камара към настоящия момент? Откога членува и има ли документ, удостоверяващ членството? Моля потвърдете, че „Летище София“ ЕАД е обвързано с разпоредбите на Отраслов колективен трудов договор, сключен през 2018 г. между Националната транспортна камара и две синдикални организации.	<p>„Летище София“ ЕАД не членува в Националната транспортна камара.</p> <p>Синдикалната секция на ФТР „ПОДКРЕПА“ и Синдикалната организация на СТСБ в РБ към КНСБ при „Летище София“ ЕАД са страни по отрасловия колективен трудов договор, сключен през 2018 г., тоест Летище София“ ЕАД е страна по отрасловия колективен трудов договор, сключен през 2018 г.</p>
5	Моля представете списък на всички „ключови служители“ на „Летище София“ ЕАД заедно с резюме на допълнителните плащания, привилегии и бонуси (ако има такива), които произтичат от техните индивидуални трудови договори.	Броят на ръководните длъжности е - 78, съгласно Длъжностно щатно разписание на „Летище София“ ЕАД към 01.08.2018 г., представено в Приложение 7.1.3.1 на Електронната секция на Информационната зала.

		По отношение на исканата от Вас информация за допълнителни плащания, привилегии и бонуси, отговорът е предоставен с файл Q&A_26.09.18_5, т. 10.
6	Бихте ли потвърдили, че всички летищни такси, споменати в наредбата (оперативни и капиталови разходи), ще бъдат изцяло прехвърлени на летищните превозвачи? Очаква ли се регулаторният орган да стимулира ефективността на разходите по летищни такси? Има ли някаква мярка за ефективност, която да бъде включена?	Молим, прегледайте всички предходни Въпроси и отговори, свързани с механизма и процедурата за определяне на летищни такси, и ролята на ГД „ГВА“ (по-конкретно, вижте Въпросите и отговорите, публикувани на 10, 18 и 28 септември, и на 1 октомври 2018 г.). Отговорност на летищния оператор е да определя летищните такси в съответствие с принципите и конкретните изисквания, установени в приложимото законодателство, и чрез консултации с ползвателите на летището. ГД „ГВА“ се намесва само когато има спор между летищния оператор и ползвателите на летището, като се произнася за всеки конкретен случай въз основа на информацията и обосновките, предоставени от страните.
7	Разбираме, че "летищният оператор може да прилага специални отстъпки върху размера на определените летищни такси, за да увеличи конкурентоспособността на летищния пазар". Може ли отстъпка/стимул за определени клиенти да бъде компенсирана от увеличение на други тарифи, за да се достигне регулираната WACC (среднопретеглена стойност на капитала) кумулативно? Дали това е било правено в миналото? Можете ли да предоставите подробности за разликата между възстановени приходи и разрешени приходи по исторически резултати?	Решението дали, за коя такса, в какъв размер, под каква форма и по какъв начин да се предоставят отстъпки от летищните такси, е решение на летищния оператор (концесионера), който ще определя летищните такси по реда на ЗГВ (чл. 122е-чл. 122к) и Методиката за определяне на летищните такси. Стимулиращи отстъпки се предоставят на равна, недискриминационна основа и при прозрачни условия за всички Авиационни превозвачи, които отговарят на определените в съответната Програма за стимулиране критерии. Предвид факта, че показателят WACC е въведен в Методиката в края на 2017 г., неговото прилагане се прави за първи път при определянето на летищните такси за 2019 г., консултациите по които продължават и към момента. При съществуващия начин на дейност на „Летище София“ ЕАД като летищен оператор, отстъпките не участват при определянето на стойността на WACC.
8	Каква е методологията за разпределение на регулираните спрямо нерегулираните разходи/капиталови разходи?	Отговорът е предоставен с файл Q&A_3_05.10.18, т. 5. Моля, отчетете, че отговор на въпроса вече е предоставян. В тази връзка, отново приканваме икономическите оператори да се запознаят активно със задаваните въпроси и предоставяните отговори,

		поместени в секцията „Въпроси и отговори“. Също така отбелязваме, че за улеснение на Икономическите оператори периодично се актуализира и обобщената таблица с въпроси и отговори, поместена също на страницата на концесията.
9	Летищните такси ежегодно ли се коригират или има "регулаторен период"?	Летищният оператор сам определя периода, за който ще действат летищните такси при съобразяване на Методиката за определяне на летищните такси.
10	Има ли времеви период между оценката на авиационните разходи и възстановяването на разходите?	Оценката на авиационните разходи се прави съгласно процедурата за определяне на летищните такси (чл. 122е-чл. 122к от ЗГВ). Тяхното възстановяване се осъществява по време на действителното прилагане на определените за периода летищни такси. При съществуващия начин на дейност на „Летище София“ ЕАД като летищен оператор, направените от него действителни оперативни и капиталови разходи за регулирани дейности, се възстановяват на дружеството в периода на тяхното извършване.
11	В наредбата се посочва, че цената на капитала трябва да осигури "разумна възвращаемост на активите". Какво е включено в обхвата на активите? В счетоводния баланс общите активи ли са отразени? Има ли регулаторна база на активите?	Обхватът на активите, за целите на изчисляване на цената на капитала, е в зависимост от прилагания модел на дейност на летищния оператор на летище София. При съществуващия начин на дейност на „Летище София“ ЕАД като летищен оператор, и определяйки своите такси по dual till метода, в обхвата на активите за определяне на показателя за летищните такси за 2019 г., съобразно Методиката за определяне на летищните такси, участват само сумите на средната балансова стойност на дълготрайните активи (на МТИТС и ГД „ГВА“) и на нетния оборотен капитал (само на активи и пасиви от регулираните дейности, които се отчитат от летищния оператор „Летище София“ ЕАД).
12	Разбираме, че стойността на капитала се преразглежда ежегодно според методологията, ако се прилагат политиките на ИКАО. Методологията обаче не ни предоставя конкретни параметри (т.е. коя 10-годишна облигация за безрисковия лихвен процент, прогнози или в ретроспекция, Бета и т.н.)	При определяне на показателя за летищните такси за 2019 г., „Летище София“ ЕАД е използвало Безрискова норма на възвращаемост от 1.6% (източник БНБ), Пазарна норма на възвръщаемост от 7.27% и „Бета“ коефициент на отраслов риск от 0.69 (източник <i>Social Science Research Network</i> (“SSRN”),

		публикации на професор Aswath Damodaran, Stern School of business, New York).
13	Дали летищните такси за 2017/2018 г. се основават на изчисление, както е описано в наредбата?	Летищните такси за 2017 г. и 2018 г. са определени по действащата до края на 2017 г. Методика за определяне на летищните такси.
14	Можете ли да потвърдите, че за консолидираните летищни такси ще се изчислява само една цена на капитала?	Разходните елементи по т. I.1. от Методиката за определяне на летищните такси са приложими за всички отделни такси и следователно цена на капитала се изчислява за всяка такса поотделно.