

№	Въпрос	Отговор
1	<p>Предвид, че лицето, кандидатстващо за лицензи за летищен и наземен оператор трябва да докаже, че може да осигури или разполага със съответните техника и/или технологии осигуряващи спазването на действащите стандарти и процедури за сигурност и безопасност и че потенциалният концесионер възнамерява да използва за целта съответните техника и/или технологии, включени в предмета на концесията, моля потвърдете, че правата на концесионера върху съответните техника и технологии ще възникнат с влизането в сила на концесионния договор и няма пречка концесионерът да кандидатства с тези техника и технологии за съответните операторски лицензи в Преходния период по смисъла на концесионния договор.</p>	<p>При кандидатстването от страна на Концесионера за получаване на лиценз за летищен оператор, съответно лицензи за оператор по наземно обслужване, ще бъде взето предвид обстоятелството, че по силата на Концесионния договор Концесионерът има право да му бъдат предадени активите, включени в Обекта на Концесията, както и да придобие или ползва активи, принадлежащи на Настоящия оператор (Клаузи 5 и 6 от Концесионния договор). В тази връзка, подписаният Концесионен договор по отношение на активите, включени в Обекта на концесията и сключени съответно договори за покупко-продажба или наем по отношение на активите, собственост на Настоящия оператор, ще се считат за доказателство, че Концесионерът ще има правата да ползва съответната техника по смисъла на чл. 34, т. 3 във връзка с чл. 35, ал. 1, т. 5 от Наредба № 20/2006 (относно лиценза за летищен оператор), съответно, че разполага с техника и/или технологии по смисъла на чл. 44, ал. 1, т. 4 във връзка с чл. 41 т. 3 от същата наредба (относно лицензите за оператор по наземно обслужване). (Това не ограничава Концесионера да предложи допълнителна или нова техника и/или технологии).</p>
2	<p>Моля предоставете за преглед Договор за съхранение на военновременни запаси № 100-Д-43/12.02.2009 г. и потвърдете дали е в сила.</p>	<p>Договорът за съхранение на военновременни запаси № 100-Д-43/12.02.2009 г. е класифицирана информация, която не може да бъде предоставена на лица, които не са получили право на достъп до нея. Поради строго конфиденциалния характер на договора, същият не може да бъде предоставен. Договорът е в сила и към настоящия момент.</p>
3	<p>Концесионерът би искал да участва в процеса на изготвяне на стратегическата шумова карта за летището, дори като наблюдател. Моля обяснете какви възможности има затова и предоставете техническото задание за „Разработване на стратегическа карта за шум за Летище София“ (спомената в отговорите от 20.08.2018), както и информация за етапа на процедурата по ЗОП за изготвяне на стратегическата карта за шум на летище София.</p>	<p>Цялата информация по възлагането на обществената поръчка с предмет „<i>Разработване на стратегическа карта за шум за летище София</i>” е публикувана на профила на купувача на интернет страницата на Възложителя, както следва: <a href="http://www.sofia-airport.bg/профил-на-купувача/обяви-публични-покани/разработване-на-стратегическа-карта-за">www.sofia-airport.bg/профил-на-купувача/обяви-публични-покани/разработване-на-стратегическа-карта-за</a>. Към настоящия</p>

		<p>момент предстои подписване на договор за обществена поръчка с определения изпълнител.</p> <p>По отношение на изразеното желание за участие в процеса на изготвяне на стратегическата шумова карта за летището, считаме че същото следва да бъде разгледано след определяне на концесионер и в зависимост от етапа на изпълнение на договора за обществена поръчка.</p>
4	<p>"Съгласно дефиницията "Приемлива банка" означава (а) банка или друга финансова институция, регулирана от регулаторни органи в рамките на ЕС, ЕИП (освен държавите членки на ЕС), Швейцария или Обединеното кралство след Брекзит, (а) която има индивидуален кредитен рейтинг за дългосрочно финансиране, BBB– (или по-висок), издаден от Standard &amp; Poor's, или Baa3 (или по-висок), издаден от Moody's, или BBB– (или по-висок), издаден от Fitch, или (б) която е била одобрена от Концедента.</p> <p>Налице е погрешна номерация на хипотезите: (а), (а) и (б), която не позволява да се разграничат по безспорен начин уредените в дефиницията алтернативи.</p> <p>В тази връзка, моля да потвърдите, че правилната номерация трябва да е:</p> <p>"Приемлива банка" означава (а) банка или друга финансова институция, регулирана от регулаторни органи в рамките на ЕС, ЕИП (освен държавите членки на ЕС), Швейцария или Обединеното кралство след Брекзит, (б) която има индивидуален кредитен рейтинг за дългосрочно финансиране, BBB– (или по-висок), издаден от Standard &amp; Poor's, или Baa3 (или по-висок), издаден от Moody's, или BBB– (или по-висок), издаден от Fitch, или (с) която е била одобрена от Концедента.</p>	<p>Не считаме за необходима структурна промяна, а ще използваме друга номерация вместо два пъти буквата (а).</p>
5	<p>Точка 4.1(с) и точка 4.1(d) от Документацията за концесията предвиждат възможност да се намали (съгласно Клауза 12.1.3 от Концесионния договор) размерът на ограничението на солидарната отговорност на акционерите (членовете на консорциум) пред Концедента за изпълнение на задълженията на Концесионера. Дефиницията на "Максимален размер на отговорността", съдържаща се в концесионния договор, неговата Клауза 12.2 и съответните клаузи на Приложение 11а не уреждат такава възможност за намаляване. Правилно ли е нашето разбиране, че Концедентът ще отстрани това несъответствие в Концесионния договор и Приложение 11а като приложи точка 9.4(с) от Документацията за концесията и ще позволи намаляване на</p>	<p>В този контекст ще разгледаме и преценим дали има нужда от изменения в Документацията за концесията.</p>

	размера на отговорността, както е предвидено в Документацията за концесията?	
6	В случай че към Началната дата на Концесията Обектът на Концесията не отговаря на изисквания на законодателството по опазване на околната среда и това несъответствие бъде установено след началната дата на Концесията, кой субект ще носи отговорност за несъответствието? Ако това е Концесионерът, на какво основание той би бил обезщетен за евентуалните санкции, които могат да му бъдат наложени, с оглед текста на Клауза 38.1 от Концесионния договор и ограничението в дефиницията на "Претенция" претенциите да не са от публичен или законов характер?	Въпросите, свързани с околната среда, се разглеждат в част VI от Концесионния договор с ясна отговорност и методология за Съществуващо замърсяване, така че не виждаме противоречие по отношение на Клауза 38.1 от Концесионния договор.
7	Моля да уточните кога е планирано да бъдат премахната сграда с идентификатор 68134.709.469.17, както и останалите незаконни постройки, посочени в заповедите, за които има влязло в сила решение 1587/13.02.2006 г. на ВАС? Моля да потвърдите, че това ще стане преди началната дата на концесията за летище София?	Не е планирано премахване.
8	По време на посещение на летище София ни информираха, че в територията на летището (но извън концесионната площ) има частен имот (с перон) с достъп до съоръженията на летището – моля да посочите кой е имотът, собственикът му и как са уредени отношенията с летище София/Министерство на транспорта по повод достъпа до този имот и ползването на летището от частното лице? Моля да представите съответните документи в тази връзка.	Въпросът касае УПИ XXV - за пътнически терминал, офиси, лаборатории, складове, хангари за самолети, паркинги, помпена станция и резервоари, съставен от ПИ 68134.709.195, 68134.709.196 и 68134.709.242. Имотите са собственост на ВН Air („Балкан Холидейс Еър“), частна, чартърна авиокомпания със седалище в София.
9	Във връзка с поземлен имот с идентификатор 68134.709.60, посочен в т. 3.4.1 от Документацията – установяваме, че в Решение № 3208/12.05.2016 г. на АССГ е посочено, че за имота титул за собственост имат както „Летище София“ ЕАД, така и Министерство на отбраната. Към момента МО продължава ли да е съ-титуляр на правата върху този имот? Моля да потвърдите в тази връзка дали е имало спорове, дела и претенции от някоя от	За имота няма съдебен спор за собственост между Министерството на отбраната и „Летище София“ ЕАД.

	страните (МО и Летище София ЕАД), уредени ли са по окончателен начин отношенията между двете страни в тази връзка и по какъв начин? Моля да представите съответните документи.	
10	Моля да обосновате премахването на имот 68134.709.31 от Обекта на концесията?	Имотът е отдалечен от основната концесионна територия. Представлява обслужваща площ към имот (сграда) частна собственост.
11	Моля да предоставите всички документи, свързани с увеличаването и намаляването на капитала на Летище София и извършването на съответните вписвания в Търговския регистър, относно имоти, вещи и съоръжения, част от Обекта на Концесията.	Документите, свързани с увеличаването и намаляването на капитала на Летище София, относно имоти, вещи и съоръжения, част от Обекта на Концесията, и свързаните с това вписвания в Търговския регистър, са публични и се намират по партидата на „Летище София“ ЕАД в електронната страница на Търговския регистър.
12	Моля да посочите всички имоти и съоръжения, реферирани в т. 4.1.5 от Документацията (4.1.5. Поземлени имоти, сгради и съоръжения на ДП РВД и резервирани обслужващи площи към тях, се намират в района на Летището, но не се включват в Обекта на Концесията), както и наличието на писмени договорености относно достъпа до съответните имоти, сгради и съоръжения на ДП РВД, доколкото те са заобиколени от имоти и сгради, включени в Обекта на концесията.	Поземлените имоти, сгради и съоръжения на ДП РВД и резервирани обслужващи площи към тях, които се намират в района на Летището, но не са включени в Обекта на Концесията, са изчерпателно изброени в т. 4.1.1.-4.1.4. от Документацията. Достъп до изброените поземлени имоти, сгради и съоръжения на ДП РВД, които се намират в Зоните с ограничен достъп (ЗОД) на международните летища, съгласно Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване (НПСГВ) се предоставя на лица които притежават оперативна необходимост и са снабдени с валидни пропуски за достъп издадени или от ГД ГВА или от Летищната администрация. Няма писмени договорености относно достъпа до съответните имоти, сгради и съоръжения на ДП РВД.
13	Моля да посочите дали индустриалният ЖП-клон, собственост на „Летище София“ ЕАД, е включен в Обекта на Концесията, тъй като същият не е споменат в Приложение 2 от Документацията? Моля да посочите за какви дейности се използва ЖП-клона и какви стоки се транспортират с него?	Моля, погледнете т. 1.22 и 1.22.1 в Приложение 2 от Документацията. През клона се транспортира авиационен керосин JET A1.
14	Във връзка с т. 16 и 17 на Q&A от 04.09.2018-2, моля да посочите характерът и вида на дефектите, по които има претенция от страна на Летище София към Обединение Трейс еър и Обединение ГБС Партньори, както и срокът за отстраняването им	<b>Трейс еър</b> – констатирани са дефекти по асфалтобетонната настилка, които са в рамките на допустимото съгласно изискванията на EASA и Наредба 14 за летища и летищно осигуряване. Същите са под наблюдение и в случай на необходимост ще бъдат отстранени от Изпълнителя за негова сметка в рамките на гаранционния срок.

		<p><b>Обединение ГБС Партньори</b> - договор с предмет „Подмяна на подови покрития в салон „Заминаващи“ Терминал 1 на „Летище София“ ЕАД.</p> <p>Констатирани дефекти:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• счупени и отлепени плочки от гранитогрес по пода;</li> <li>• отлепен цокъл около колони;</li> <li>• счупена преходна лайсна.</li> </ul> <p>След отправена покана, Изпълнителят не е предприел необходимите действия за отстраняване на констатираните дефекти.</p> <p>„Летище София“ ЕАД е възложило на трето лице, което е отстранило дефектите, за което на 14.08.2018 г. е подписан Приемателно–предавателен протокол без забележки.</p> <p>Страните ще уредят взаимоотношенията си съгласно клаузите на сключения договор.</p>
15	<p>Във връзка с т. 18 на Q&amp;A-3 от 14.09.2018 г., молим да посочите, в кое УПИ/имот(и)/имот(и) с кадастрален(ни) номер(а) попада към настоящия момент археологически Обект 3, цитиран в документите, съгл. т. 65 от Приложение 10.1 в Електронната секция на Информационната зала от 08.08.2018?</p>	<p>Археологически Обект 3 е извън територията на летището. Намира се южно от светлинния подход на пистата, извън оградата, така както е показано на Приложение 10.1. Имотът, в който попада е частна собственост, земеделска земя.</p>
16	<p>Във връзка с т. 23 на Q&amp;A-3 от 14.09.2018, молим: (i) да посочите съответните активи, които са част от Обекта на Концесията и са предоставени за ползване по реда на чл. 3.1.6 от Договора за условията и реда на ползване на гражданско летище за обществено ползване София по чл. 43д от ЗГВ на държавните ползватели - Главна дирекция „Гранична полиция“ и Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ – МВР;</p> <p>(ii) да уточните, как се планира да бъде извършено предаването на въпросните активи от държателите им на концесионера, като посочите срок и правно основание за това.</p>	<p>(i) Информацията е налична в Електронната секция на информационната зала – <b>Приложение № 5.17.</b></p> <p>(ii) Активите, посочени в Член 3 (в т.ч. 3.1.6) от Договора за условията и реда за ползване на гражданско летище за обществено ползване София по чл. 43д от ЗГВ, подписан между МТИТС и „Летище София“ ЕАД, са публична държавна собственост. По силата на посочения договор, тези активи се държат от Настоящия оператор, въпреки че някои от тях са предоставени на държавни ползватели. Предвид това, Концедентът ще може да ги предаде на Концесионера на основание на подписания Концесионен договор и в съответствие с неговите условия. Независимо от това, за целите на непрекъснатото и надлежно функциониране на Летището,</p>

		Концесионерът ще трябва да осигури посочените във въпроса държавни ползватели да продължат да ползват съответните активи.
17	В т. 25 на Q&A-3 от 14.09.2018 посочвате, че „Поддържането на съоръжението осигурява и гарантира безопасността на територията прилежаща към Т2 и ландшафта. Не е наличен договор относно съвместното използване и поддържане на същото“ – моля да посочите как следва да се уреди поддържането на ½ част от укрепването на р. Искър след предоставянето на Концесията? Също така, моля да уточните, дали самото съоръжение и/или ½ част от него все пак е обект на концесията, тъй като в отговора си посочвате единствено, че имотите, върху които е изградено укрепването на р. Искър са извън концесионната площ, но не предоставяте повече информация за самото съоръжение? В тази връзка, в Разрешение за ползване № СТ-12-57/04.02.2005 е посочено, че в срок до 01.06.2005 г. възложителят е следвало да предостави доказателствени документи за приключени процедури по учредяването на възмездно право на строеж върху недвижими имоти – частна собственост в землището на Район „Искър“ – Столична община – изпълнено ли е това условие? Моля да представите доказателство за наличието на валидно учредени вещни права за целия строеж, посочен в Документацията като „Укрепване на р. Искър“ и „Мостово съоръжение над р. Искър“.	Корекцията на р. Искър (голямо и малко корито) не е част от обекта на концесията. „Летище София“ ЕАД извършва поддръжка на посочената зона с цел предотвратяване на бедствия и аварии в резултат на високи води в реката.
18	Във връзка с т. 27 на Q&A-3 от 14.09.2018 – посочвате, че „Освен РМС № 264 от 12.04.2016 г., с които са предоставени за ползване имотите и обектите, част от концесията, на МТИТС е относимо и Решение на МС № 662 от 06.08.2012 г., като същевременно в т. 25 от същия документ посочвате РМС 475 от 26.06.2006 г., относим към т. 2.4 от Документацията за концесията. Молим да посочите изчерпателно всички решения на Министерски съвет, касаещи имоти, обекти, вещи (движими и недвижими), права, съоръжения и пр., включени в обекта на концесията.	Имотите, включени в обекта на концесията са изчерпателно посочени в Документацията за концесията, като за всеки имот е даден и съответния документ (акт за публична държавна собственост).
19	Във връзка с т. 15 на Q&A-3 от 14.09.2018 – моля да ни информирате, дали съответните документи са вече налични и ако да – да ги представите.	Към настоящия момент все още не разполагаме с исканите документи.
20	Можете ли да потвърдите дали 100% от концесионното възнаграждение отговаря на условията за възстановяване като разход при определянето на аеронавигационните такси? Ако не, какъв % от годишното концесионно възнаграждение би била разумна стойност за възстановяване при определянето на летищни такси?	Моля да поясните въпроса си – за аеронавигационни или летищни такси питате. Ако въпросът ви е относно летищните такси, тогава моля вижте отговор на въпрос по т. 1 от файл Q&A_10.10.18_3, публикуван на 10.10.2018 г.

<p>21 Можете ли да потвърдите, че линейната амортизация е подходящият подход за третиране на активите, формиращи регулираните летищно дейности, и че тези амортизационни разходи е допустимо да бъдат част от разходната база при определянето на регулирани аеронавигационни такси. Ако използването на линеен подход не е подходящо, моля, посъветвайте кой е позволеният подход за амортизиране?</p>	<p>Съгласно изискванията на Документацията за концесията на Приложение 4, Част 1: Изисквания към Техническото предложение, Раздел 2, б. „В“, т. 3, б. „d“ във финансовия модел амортизациите задължително трябва да бъдат заложени по метода на линейна амортизация, което е поставено с цел съпоставимост на офертите на участниците. Въпрос на управленско решение е каква счетоводна политика да прилага определеният концесионер след сключване на концесионния договор.</p>
---	--