

№	Въпрос	Отговор
1.	<p>Относно чл. 13.2.4: В момента текстът на тази разпоредба предвижда, че всяко прехвърляне на акции от Акционера Летищен оператор, след изтичането на забранения за прехвърляне период, изисква съгласие от страна на Концедента. Считаме, че само трансфери, които биха намалили дяла от акционерния капитал на Акционера Летищен оператор под 10% (което е минималното ниво на участие, приложимо в края на на забранения за прехвърляне период), следва да бъдат предмет на съгласие от страна на Концедента.</p> <p>В противен случай, ако Акционерът Летищен оператор не е продал акции до минималното ниво на участие преди изтичането на забранения за прехвърляне период, той ще се окаже в по-трудно положение след изтичането на периода на ненапускане, което със сигурност не е вашето намерение.</p>	Ще разгледаме и обмислим вашата молба.
2.	<p>Съгласно бележка под линия (*) в Образец G (към Заявлението) „Валутни курсове“ входящите данни трябва да са във валутата на консолидираните финансови отчети на съответния Водещ Участник. Те ще бъдат изчислени в EUR въз основа на валутния курс, изчислен като референтен лихвен процент на ЕЦБ или съответните централни банки на 29 декември 2017 г. Когато валутите на финансовите отчети на отделните участници в Консорциума са различни, необходимо ли е сумите в Образец G да се превалутират във валутата на Водещия член или биха могли директно да се представят във валутата на съответния член на Консорциума, който не е Водещ член? Ако отговорът е не, тогава могат ли да бъдат в евро? Дали биха могли финансовите отчети на отделните членове на Консорциума да бъдат в оригиналната валута или трябва да се представят в евро?</p>	Молим направете справка с Приложение 1.22, Образец G, публикувано в Електронната секция на Информационна зала, което следва да се попълни. Входящите данни трябва да са в оригиналната валута на Участниците, като файлът автоматично ще изчисли стойността в евро.

	<p>Структурата на концесията изисква избраният участник да плати концесионна цена чрез висока първоначална премия, съчетана с Годишно концесионно възнаграждение. При този сценарий на Концесионера трябва да се даде гъвкавост, за да се оптимизира възвръщаемостта на инвестициите, без да се ограничават възможностите му за това. Има няколко много важни разпоредби в Документацията за концесията, които са изключително обременяващи и влияят върху осъществимостта на офертите и възможността за подаване на оферти за проекта. Изискваме спешната ви намеса за разрешаването на тази серия от въпроси:</p>	
3.	<p>"Ограничаване на аутсорсинга – Чл. 3.8.3 от проекта на Концесионния договор:</p> <p>i. Клаузата изисква Концесионерът да получи одобрението на Концедента, за да възложи на Партньор или Трета страна всеки летищен договор на стойност над 100 000 EUR годишно.</p> <p>ii. Това означава много висока степен на намеса от страна на Концедента в ежедневните операции на летището, тъй като значителна част от летищните договори ще надхвърлят този праг.</p> <p>iii. а) лимитът за договор с Партньор трябва да бъде увеличен до по-разумната сума от 1 млн. евро годишно и б) препратката към Трета страна трябва да бъде променена на „Трета страна Летищен оператор."</p>	<p>Моля направете справка с нашите предишни отговори на тази молба.</p> <p>Разбираме вашия подход, но настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.</p>
4.	<p>"Прекратяване в случай на неизпълнение от страна на Концесионера</p> <p>i. Член 40.6.1 от проекта на Концесионния договор определя "обезщетение при неизпълнение на Концесионера", при която настоящата нетна стойност на планираните бъдещи Разпределения се приспада от Дълга към датата на прекратяване и Собствения капитал към датата на прекратяване.</p> <p>ii. Съгласно настоящата клауза е вероятно значителна част от Дълга към датата на прекратяване да не бъде възстановена.</p> <p>iii. Това прави проекта небанкируем, тъй като заемодателите виждат това като основен риск.</p> <p>iv. Искаме в този случай на неизпълнение Дългът към датата на прекратяване да бъде защитен, независимо от предвижданите бъдещи Разпределения.</p>	<p>Разбираме вашия подход и ще разгледаме тази молба.</p>

<p>5.</p>	<p>Възстановяване на баланса:</p> <p>i. Клауза 34.13 изисква в случай, че действителната ВНВ на Собствения капитал надхвърли с тридесет процента (30%) размера на ВНВ на Собствения капитал съгласно Първоначалния финансов модел за повече от две години, Годишното концесионно възнаграждение се увеличава с 30%.</p> <p>ii. Това е изключително обременяващо изискване, което прави концесията ограничаващ възвръщаемостта договор. Това създава небалансирана ситуация, в която операторът, който е платил голяма първоначална сума, не е защитен при неблагоприятни обстоятелства, но е ограничен при успех.</p> <p>iii. Искане тази разпоредба да бъде премахната. Като алтернатива, Концесионерът трябва да бъде защитен и в неблагоприятно положение, т.е. ако действителната ВНВ на Собствения капитал намалее под 20% от ВНВ, посочена в първоначалния финансов модел, Концесионното възнаграждение също трябва да бъде намалено.</p>	<p>Разбираме вашия подход, но настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.</p>
<p>6.</p>	<p>"Рефинансиране:</p> <p>i. Клауза 15.1.2 изисква 50% дял от печалбите от рефинансиране да бъде прехвърлен на Концедента</p> <p>ii. Тази разпоредба отнема стимулите на Концесионера да полага усилия за намаляване на финансовите разходи чрез насърчаване на каквито и да било подобрения в положението си на финансовия пазар, както и да търси иновативни методи на финансиране.</p> <p>iii. Искане тази разпоредба да бъде премахната.</p>	<p>Разбираме вашия подход, но настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.</p>
<p>7.</p>	<p>Наредба за летищните такси</p> <p>i. В летище, отдадено на частен концесионер по този начин, Концедентът взема предварително голяма сума, но има висока степен на несигурност по отношение на определянето на летищните такси въз основа на механизма, определен в Наредбата, и поради изискването за годишни консултации за тази цел. ii. За да се намери решение на гореизложеното, искаме летищните такси, определени през първата година, да бъдат гарантирани като минимално ниво на таксите след инфлационно индексирание, за периода на концесията.</p>	<p>Таксите се определят в съответствие с методиката, приложена като Приложение № 1 към Наредбата за таксите за ползване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България и документите на ИКАО, посочени в него. Освен това определянето на летищните такси, става след процес на договаряне между летищния оператор и ползвателите (авиокомпаниите). В тази връзка, Концедентът не би могъл да се ангажира с подобни гаранции.</p>

<p>8.</p>	<p>Служители</p> <p>i. В член 9 от Концесионния договор се посочват условията на заетост, при които концесионерът е натоварен да задържи всички служители (около 2300) при същите условия, разписани в съществуващите договори.</p> <p>ii. С оглед на световната практика, това е голям брой служители, в сравнение с летищата с подобен брой пътници, което води до оперативна неефективност.</p> <p>iii. Искаме да бъде позволено на Концесионера да има гъвкавост в оптимизирането на работната сила и да може да избира от групата на настоящите служители с оглед на бизнес изискванията, ефективността и изискванията за реструктуриране.</p> <p>iv. На Концесионера следва да бъде позволено да оцени съществуващите служители по време на преходния период и да представи списък на избраните служители на Концедента преди Началната дата на концесията, като само тези служители следва да бъдат прехвърлени на Концесионера.</p> <p>v. Бихме искали да посочим, например, че като се има предвид развитието на събитията напоследък, се очаква пазарният дял на наземното обслужване на летище София да спадне от настоящите 40% на 10%, което би затруднило оправдаването на запазването на завишения брой служители в този сегмент.</p>	<p>Отбелязваме Вашия подход, но това се налага поради българската правна рамка и прилагането на директивите на ЕС. Моля вижте чл. 123а от Кодекса на труда.</p>
<p>9.</p>	<p>"Краен срок за подаване на заявления и оферти</p> <p>i. Понастоящем срокът за кандидатстване е 22 ноември 2018 г. Все още има много въпроси и неизяснени пунктове, по които се очаква окончателният отговор на Концедента. Освен това има огромно количество документи и изисквания за техния превод, легализация и апостилиране.</p> <p>ii. Има много отговори, които не само не са изясняващи, но и променят разпоредбите на КД. Искаме да бъде публикуван преработен проект на КД, след като бъде отговорено на всички въпроси.</p> <p>iii. Искаме да бъде осигурен период от най-малко 4 седмици за подаване на офертите след публикуването на окончателния проект на КД.</p>	<p>Молим, вижте Обявление за поправка № 2018/S 216-495082, публикувано в Официален вестник на Европейския съюз, с което се удължава срока за подаване на заявления и оферти до 29.01.2019 г</p>

	Клаузи в концесионното споразумение	
10.	<p>Дефиниция - Заемодатели: Според дефиницията на Заемодателите те трябва да са квалифицирани като Приемливи банки. Моля, премахнете добавения текст "при условие, че същите са Приемливи банки" и възстановете тази дефиниция в оригиналния ѝ вид. Също така премахнете клауза 14.1.4, за да я приведете в съответствие с горекананото.</p>	<p>Настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.</p>
11.	<p>Клауза 14.1.4: Моля, премахнете тази клауза в съответствие с модификацията, поискана съгласно дефиницията на Заемодателите.</p>	<p>Настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.</p>
12.	<p>Дефиниция: Търговски приходи - Моля потвърдете, че приход, получен от капиталова печалба от продажба на инвестиции/активи, също се включва в това определение, тъй като произтича от експлоатацията и поддръжката на летището.</p>	<p>Съгласно дефиницията за търговски приходи, те обхващат всички приходи, различни от приходите от летищни такси.</p>
13.	<p>Дефиниция: Договори за финансиране - Моля включете Гаранциите за изпълнение в тази дефиниция. Без обезпечение би било много трудно да се осигурят този вид финансови гаранции от Концесионера.</p>	<p>Считаме, че това е недоразумение. Фактът, че Гаранциите за изпълнение не са включени в дефиницията на Договорите за финансиране, не означава, че към него не могат да бъдат приложени обезпечения.</p>
14.	<p>Дефиниция - Финансово приключване Дефиницията сега е свързана с действителното усвояване на Главния дълг по Договорите за финансиране. Съгласно клауза 14.1.2 Финансовото приключване трябва да бъде завършено преди Началната дата на концесията. По този начин, за да стане това, е важно да се извърши действително усвояване преди Началната дата на концесията. В същото време клауза 14.2 <i>Допустими тежести</i> влиза в сила от Началната дата на концесията. Отбелязва се, че кредиторите няма да могат да извършат ефективно плащане по Договорите за финансиране, преди <i>Допустимите тежести</i> да влязат в сила за тях. С оглед на горепосоченото изискваме да се даде възможност за разширяване</p>	<p>Считаме, че има известно недоразумение, тъй като повече или по-малко Финансовото приключване ще се случи едновременно с Началната дата на концесията.</p>

	на сигурността върху <i>Допустимите тежести</i> по време на усвояването или на Началната датата на концесията, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.	
15.	Дефиниция: Рефинансиране Клаузи а и в да бъдат премахнати. Трудно би било да се получи предварително одобрение от страна на Концедента за несъществени/малки одобрения от кредиторите по време на обичайния ход на дейността им и за одобрения, които не оказват влияние върху интересите на Концедента. Тези клаузи могат да бъдат свързани с дефиницията на Печалба от рефинансиране, така че ако има някаква печалба за Концесионера във връзка с горепосоченото одобрение, тя може да бъде предадена на Концедента.	Настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.
16.	Дефиниции: "Коефициент на Главен дълг към EBITDA" - понастоящем Главният дълг може да бъде намален с всички кредитни салда по всички банкови сметки, държани от или от името на Концесионера. Молим също така да разрешите парични средства в наличност и ликвидни инвестиции (напр. Ликвидни взаимни фондове и т.н.) също да се приспадат от Главния дълг.	Молим направете справка с предишните отговори на този въпрос за по-голяма яснота.
17.	Дълг към датата на прекратяване - Моля потвърдете, че кредиторите за оборотен капитал и кредиторите за хеджиране също попадат под дефиницията за "X".	Молим направете справка с предишните отговори на този въпрос за по-голяма яснота.
18.	Клауза 4.1.7: Съгласно тази клауза към датата на подписване на КД на Концесионера се разрешава да поема задължения към Главен дълг и Акционерен дълг. Моля позволете му да се възползва от всеки мостов заем, считано от датата на подписване на КД, който следва да се рефинансира чрез Главен дълг към Началната дата на концесията.	Молим направете справка с предишните отговори на този въпрос за по-голяма яснота.
19.	Клауза 4.4.2: Моля потвърдете, че преотдаването/наемането на помещения в рамките на обичайния ход на бизнеса на трета страна е позволено съгласно тази клауза.	Молим направете справка със съответните разпоредби, отнасящи се до Летищните договори.

20.	Клауза 4.4.6: Моля, потвърдете, че инвестициите в съвместни предприятия/дъщерни дружества, с цел извършване на дейност, която не е авиационна, са разрешени.	Молим направете справка със съответните разпоредби, отнасящи се до Летищните договори, както и с чл. 11.
21.	Клауза 14.1.6: Моля, премахнете изчисляването на осредненото съотношение за последните три (3) години в края на 10-та година. В противен случай тя ефективно дава облекчение само до 6-та година.	Настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.
22.	Клауза 15.1.8: Моля, премахнете тази клауза. Съгласно точка 15.1.1 вече е вменено задължение на Концесионера да получи предварително одобрение от Концедента.	Настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.
23.	Клауза 15.2 - Да бъде отстранена и оставена на преценката на Концесионера, ако тя е в разрешените граници, определени в Концесионния договор.	Молим направете справка с предишните отговори на този въпрос.
24.	Клауза 16.1.4 - Моля променете клаузата така, че издаването на нова Гаранция за изпълнение да може да бъде направено в рамките на 60 дни от датата, на която е станала известна на Концесионера необходимостта от нова Гаранция, отговаряща на условията. Това е в съответствие с клауза 16.4.	Настоящият проект на Договор за концесия е постигнат в резултат на обмислянето на различни съображения.
25.	Дефиниция - Финансово приключване Можем да предложим да вземем краткосрочен мостов заем с цел да платим Първоначалното концесионно възнаграждение, който ще се изплати от дългосрочен заем. Моля потвърдете дали този краткосрочен финансов инструмент се квалифицира като Финансово приключване за целите на настоящия Договор.	Договорът за концесия не ограничава вида на финансирането, така че няма да бъде изключено мостово финансиране. Във всеки случай единствено и само мостово кредитиране може да не се квалифицира като Финансово приключване - моля съобразете се с дефиницията в проекта на Договор за концесия.
26.	Годишните концесионни възнаграждения, платими на Концедента, са по-голямото от: а) сумата, предложена в офертата на участника, която е като Минимална годишна гаранция (МГГ); б) сумата, определена като процент от стойността на общия приход от концесията, предложена в офертата на участника? Освен това, като се има предвид, че в Документацията за концесията се посочва, че Годишните концесионни	Позоваваме се на разпоредбите на Клауза 30 и отбелязваме, че понастоящем не е предвидена пропорционална корекция за непълна концесионна година. Ще разгледаме и обмислим това искане. Що се отнася до въпроса ви в параграф ii), моля имайте предвид, че изчисленията ще се извършат на база

	<p>възнаграждения трябва да се изчисляват въз основа на общите приходи от концесията от предходната година, можете ли да обясните:</p> <p>(i) Как ще бъде изчислена МГГ (MAG) за една непълна година, да кажем, ако концесията започне в средата на календарната година? 1.</p> <p>(ii) Тъй като нямаме Годишен концесионен приход за първата година на концесията от предходната година, как биха били изчислени Годишните концесионни възнаграждения съгласно буква б)? Освен това, ако последната година на концесията завърши през юни, изчислението ще се основава ли на пълните годишни приходи от концесията от предишната година или само на 50% от нея?</p>	<p>приходите от текущата година, изчислени пропорционално – ще бъде дължима по-голямата от двете суми - предложената в офертата на участника (изчислена пропорционално за съответния период) или сумата, определена като процент, предложен в офертата на участник от стойността на общите приходи от концесията за съответния период.</p>
<p>27.</p>	<p>Като част от отговора на тази серия от въпроси, моля пояснете и следните изчисления:</p> <p>Да приемем, че началната дата на концесията е 1 юли 2019 г. и следователно планираният край на концесията се пада през юни 2054 г. Предложената сума в офертата е 8,415 млн. евро и предлаганият процент е 11%. Общите приходи от концесия, приложими за концесионна година 54 (последната година от концесията), са 200 млн. евро (което по същество е подобно на приходите от 53-тата концесионна година). Моля потвърдете коя от следните методологии е правилната:</p> <p>а) за 1-ви концесионен период от 1 юли до 20 декември до 31 декември 2019 г. годишните концесионни такси ще бъдат 8.415 млн. евро (въз основа на точка а на методологията, а буква б няма да бъде приложима, тъй като нямаме миналогодишен приходи), а за последната година (което е 6 месеца от СУ 54) тя ще бъде $200 * 11\%$ (22 милиона евро)</p> <p>б) а) за 1-ви концесионен период от 1 юли до 20 декември до 31 декември 2019 г. годишните концесионни такси ще бъдат 50% от 8,415 млн. евро (4,2 млн.), а за последната година на концесия (6 месеца СУ 54) ще бъде $50\% * 200 * 11\%$ (11 милиона)</p>	<p>Моля направете справка с предишния ни отговор. Годишното концесионно възнаграждение се извършва след изтичане на съответния период – първо и второ шестмесечие на съответната година. Ако началната дата на концесията е 1 юли 2019 г., то първата дължима вноска на годишното концесионно възнаграждение за периода 01.07.2019 г. до 31.12.2019 г. ще бъде до 31.03.2020 г., изчислено на база приходите за периода 01.07.2019 г. до 31.12.2019 г.</p>

<p>28.</p>	<p>Благодарим Ви за отговора на въпрос № 50 от файл № 27.09.18_1, публикуван на 27 септември. Оценяваме високо предоставената информация и бихме искали да Ви помолим за допълнителни разяснения. Нашето разбиране е, че Концесионерът трябва да придобие лицензии за дейностите по наземно обслужване и пряко да извършва дейностите по наземно обслужване, посочени в чл. 48д, ал. 3, т. 2-7 от Закона за гражданското въздухоплаване. За целите на придобиване на тези лицензии за дейности по наземно обслужване, Концесионерът следва да покрие, наред с други, изискванията, приложими към неговия ръководен (ключов) персонал. В тази връзка, моля да потвърдите следното:</p> <p>1. Моля потвърдете, че съгласно Наредба № 20 от 2006 г., Концесионерът следва да предостави само списък (заедно с необходимите документи за доказване на квалификация и опит) на ръководния (ключовия) персонал, който ще бъде назначен, и не следва да предоставя никаква друга информация или документи относно други служители (работници) за целите на придобиване и поддържане на лицензиите за дейностите по наземно обслужване.</p> <p>2. Моля потвърдете, че съгласно Документацията за концесията, Участникът трябва да посочи минимум петима (5) мениджъри общо, т.е. не е необходимо да предоставя списък с минимум петима (5) мениджъри поотделно за всяка от авиационните, неавиационните (търговски) дейности, поддръжка и развитие и всяка от дейностите по наземно обслужване;</p> <p>3. Моля потвърдете, че е приемливо един или повече от тези мениджъри да покрива повече от една област, например: да имат управителски функции по отношение на поддръжката и развитието, както и по отношение на дейностите по наземно обслужване;</p> <p>4. Моля потвърдете, че мениджърите може да бъдат назначени от Концесионера на трудов договор или може да бъдат ангажирани от Концесионера с граждански договор за управление, като командировани служители или наети чрез договор за наем на служители.</p>	<p>1. Всеки участник следва да изпълни изискванията така, както са предвидени в Наредба № 20 от 24 ноември 2006 г. за удостоверяване на експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата;</p> <p>2-4. Потвърждаваме разбирането ви и по точки 2, 3 и 4.</p>
------------	---	--

<p>29.</p>	<p>Благодарим Ви за отговора на въпрос № 1 от 22.10.18_1, публикуван на 22 октомври. Оценяваме високо предоставената информация и бихме искали да Ви помолим за допълнителни разяснения. Моля да потвърдите, че нашето разбиране е правилно: Считаме, че Участникът не е задължен да посочва в Офертата си нито техническото оборудване, което ще бъде използвано за извършването на дейностите по наземно обслужване, нито каквито и да е планове за придобиване/осигуряване на подобно техническо оборудване. Подобно задължение ще възникне на по-късен етап, по време на Преходния период, когато Концесионерът ще кандидатства за задължителните лицензи за дейностите по наземно обслужване (т.е. посочените в чл. 48д, ал. 3, т. 2-7 от Закона за гражданското въздухоплаване).</p>	<p>Разбирането ви е правилно. Молим направете справка също и с файл Q & A от 22.10.2018 г. (Въпрос # 2304 в обобщителната таблица). Участниците в търга са запознати във всеки случай със съдържанието на чл. 43 б, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване (т.е. от оферентите се очаква да „... правят предложения за организацията, техниката и технологиите ...“); следователно, за да направят такива предложения, следва да са извършили собствена оценка на актуалността и състоянието на техническото оборудване.</p>
<p>30.</p>	<p>Благодарим Ви за отговорите Ви във връзка с Гаранцията за изпълнение на Строителните дейности и Задължителните капиталови разходи („Гаранцията за изпълнение“), публикувани съответно на 6 август, 16 октомври и на 23 октомври. Въз основа на Вашия отговор на въпрос № 10 от файл № 23.10.18_1, публикуван в раздел въпроси и отговори от 23 октомври, разбираме, че всяка Гаранция за изпълнение, включително първата Гаранция за изпълнение, която следва да бъде представена през Преходния период, следва да покрива период от пет години. В тази връзка, можете ли да потвърдите дали това също ще се изисква и в следните случаи:- В случай, че Одобрен петгодишен инвестиционен план предвижда Строителни дейности и Задължителни капиталови разходи („Капиталови разходи“) в размер на 10 000 000 евро за всяка от първите три години от посочените пет години, обхванати от съответния Одобрен петгодишен план (т.е. няма Строителни дейности и Капиталови разходи, планирани за четвъртата и петата година) или 30 000 000 евро общо през срока на посочения план, разбираме, че Гаранцията за изпълнение следва да бъде за максимален размер от 10% от 30 000 000 евро (т.е. 3 000 000 евро) и следва да бъде представена в началото на петгодишния период, но във всеки случай не по-късно от 30 дни преди действителното започване на планираните Строителни дейности и Капиталови разходи. В тази връзка може ли да потвърдите, че Гаранцията за изпълнение</p>	<p>Ще разгледаме и обмислим вашето искане.</p>

следва да е валидна за период от пет години. - В случай, че Одобрен петгодишен инвестиционен план предвижда Строителни дейности и Капиталови разходи в размер на 10 000 000 евро за всяка от четвъртата и петата година (т.е. няма Строителни дейности и Капиталови разходи, планирани за първите три години) или 20 000 000 евро общо за в срока на посочения план, разбираме, че Гаранцията за изпълнение трябва да бъде за максимален размер от 10% от 20 000 000 евро (т.е. 2 000 000 евро). **В тази връзка може ли да потвърдите дали Гаранцията за изпълнение трябва да бъде представена в началото на петгодишния период или в началото на четвъртата година. Ако трябва да бъде предоставена в началото на четвъртата година, но във всеки случай не по-късно от 30 дни преди действителното започване на планираните Строителни дейности и Капиталови разходи, може ли да посочите какъв следва да бъде срокът на валидност на Гаранцията за изпълнение. - В случай, че** Одобрен петгодишен инвестиционен план предвижда Строителни дейности и Капиталови разходи в размер на 10 000 000 евро за всяка от първата и петата година (т.е. няма Строителни дейности и Капиталови разходи, планирани за втората, третата и четвъртата година) или 20 000 000 евро общо по време на срока на този план разбираме, че Концесионерът следва да представи Гаранция за изпълнение за максимален размер от 10% от планираните Строителни дейности и Капиталови разходи (т.е. 1 000 000 евро). **В тази връзка може ли да потвърдите дали Гаранцията за изпълнение следва да бъде представена в началото на петгодишния период и да е валидна за пет години или Концесионерът да може да предостави две отделни годишни Гаранции за изпълнение преди първата година и преди петата година съответно, по отношение на Строителните дейности и Капиталови разходи, предвидени съответно за първата и в петата година от Одобрения петгодишен инвестиционен план.**

<p>31.</p>	<p>Много благодарим за разясненията във връзка с режима на подизпълнение, предоставени с отговор №12 от 18.10.18_2. Оценяваме високо отговорите и Ви молим за допълнителна информация по отношение на въпросите посочени по-долу.</p> <p>ВЪПРОС 1: Разбираме, че Участникът има право да посочи определени концесионни дейности, които да бъдат извършвани от подизпълнител, без да посочва името на подизпълнителя (подизпълнителите) в Офертата. В този случай, Ви молим за насоки относно коя част и в кой раздел на заявлението трябва да бъде включена съответната информация за концесионните дейности.</p> <p>ВЪПРОС 2: Установихме противоречие между българската и английската версия на член 3.8 от Проекта на концесионен договор – в английската версия изрично е посочено, че член 3.8 се прилага спрямо използване на подизпълнители изобщо, а член 29 се прилага единствено при използване на подизпълнители за Строителните дейности. Българската версия, от друга страна, не съдържа такова разграничение и предвид препратката към член 29, то описаният там режим следва да се прилага при използване на подизпълнители за всякакви концесионни дейности, включително за Строителни дейности. В тази връзка моля да потвърдите как следва да бъдат тълкувани чл. 3.8 и чл. 29 от Проекта на концесионния договор и съотношението между тези разпоредби. Например, коя от тези клаузи ще се приложи в случай че: (i) Концесионерът иска да сключи договор за осъществяване на услуги по наземно обслужване с въздушен превозвач; и в другата хипотеза, когато (ii) Концесионерът иска да сключи договор с друг оператор по наземно обслужване като негов подизпълнител, с който да превъзложи задълженията на Концесионера възникнали по сключен договор за осъществяване на услуги по наземно обслужване с въздушен превозвач.</p> <p>ВЪПРОСИ 3 – 5: Вариантите описани долу са представени под презумпцията, че член 29.2 от Проекта на концесионен договор се прилага при възлагане на подизпълнители на всякакви концесионни дейности, включително но не само при използване</p>	<p>Към въпрос 1: Съответният раздел, в който трябва да се посочат видовете дейности от предмета на концесията, които се предвижда да бъдат възложени на подизпълнители, е параграф 15 от раздел 1 на Образец А (Заявление), преди таблица 2.</p> <p>Към въпрос 2: Ще разгледаме и обмислим дали има някакви несъответствия.</p> <p>Към въпроси от 3 до 5: Ще разгледаме и обмислим дали има някакви несъответствия.</p>
-------------------	---	--

на подизпълнители за извършване на Строителни дейности. В случай, че това разбиране е неправилно, моля все пак да отговорите съгласно приложимия регулаторен режим с оглед на трите варианта.

Във връзка с член 133 и член 134 от Закона за концесиите („ЗК“) и член 29.2 от Проекта на концесионен договор, бихме искали да потвърдите, както следва:

ВЪПРОС 3: Моля потвърдите дали нашето разбиране по отношение на следния вариант 1, описан по-долу, е правилно:

Вариант 1: Участникът е посочил в своята Оферта концесионните дейности, за които ще използва подизпълнители, и е предоставил необходимата информация относно вече избрания (избраните) подизпълнител(и).

В този случай, при условие че подизпълнителят (подизпълнителите) отговаря на изискванията на ЗК и Документацията за концесията, от Концесионера ще се изисква единствено да уведоми Концедента, съгласно член 134 ЗК. Няма да е нужно да получи допълнително съгласие от Концедента във връзка с концесионните дейности или с ангажирания подизпълнител, както е посочен в Офертата, без значение дали предмета или стойността на договора за подизпълнение попадат в обхвата на клауза 29.2 от проекта на концесионен договор.

ВЪПРОС 4:

Моля потвърдите дали нашето разбиране по отношение на следния вариант 2, описан по-долу, е правилно:

Вариант 2: Участникът е посочил в своята Оферта концесионните дейности, за които ще използва подизпълнители, без да предоставя информация относно подизпълнител(и).

В този случай Концесионерът следва да:

а. уведоми Концедента, съгласно член 134 ЗК, в случай че предметът или стойността на договора за подизпълнение попадат в обхвата на клауза 29.2 от Проекта на концесионен договор; или

б. получи предварително съгласие от Концедента **относно избрания подизпълнител**, който ще извършва съответните концесионни дейности (както са посочени в Офертата), и да уведоми Концедента, съгласно член 134 ЗК, в случай че предметът или стойността на договора за подизпълнение попадат в обхвата

Към въпрос 3/Вариант 1:

Потвърждаваме.

За въпрос 4/Вариант 2:

Необходимо е да се спазят чл. 133, 134 и 66 от ЗК и клауза 29.2 от Договора за концесия. Следователно правилният отговор за вариант 2 би бил б), т.е. когато стойността на договора за подизпълнение попада в обхвата на Клауза 29.2, ще се изисква предварително съгласие на Концедента и последващото му уведомяване за подписания договор за подизпълнение, със съдържанието, изисквано съгласно член 134 от ЗК.

	<p>на клауза 29.2 от Проекта на концесионен договор.</p> <p>ВЪПРОС 5:</p> <p>Моля потвърдите дали нашето разбиране по отношение на следния вариант 3, описан по-долу, е правилно:</p> <p>Вариант 3: Участникът не е посочил в Офертата нито концесионните дейности, за които ще използва подизпълнители, нито подизпълнител(и).</p> <p>В този случай Концесионерът също ще има правото да използва подизпълнители за извършване на концесионни дейности, като при условие че предметът или стойността на договора за подизпълнение попадат в обхвата на клауза 29.2 от Проекта на концесионен договор, Концесионерът следва да получи:</p> <p>(i) предварителното съгласие на Концедента във връзка с концесионните дейности, за които той желае да използва подизпълнители (което не е приложимо във Вариант 2); и</p> <p>(ii) предварителното съгласие на Концедента във връзка с подизпълнителя.</p> <p>В допълнение, Концесионерът следва да уведоми Концедента, съгласно член 134 ЗК.</p>	<p>На въпрос 5/Вариант 3:</p> <p>Ще бъде необходимо да се спазва чл. 133, 134 от ЗК и Клауза 29.2 от Договора за концесия.</p> <p>Имайте предвид обаче, че според отговор на въпрос № 2272 от Обобщителната таблица, публикуван на 18.10.2018 г. : Съгласно чл. 133, ал. 3 от Закона за концесиите Концесионерът може да ползва подизпълнители само за такъв дял от концесията и за такива видове дейности, попадащи в предмета ѝ, които са посочени в неговото Заявление. Моля направете справка и с отговора на вашия въпрос 1 по-горе.</p>
<p>32.</p>	<p>Моля да потвърдите дали изискването за опит в набирането на средства ще бъде изпълнено от член (А) на Консорциума (АВ), ако този член на Консорциума представи образец Н, съгласно който не е бил пряк акционер в проектното дружество (А2), което е изпълнило съответния инфраструктурен проект (посочено от Консорциума чрез своя член (А) като доказателство за изпълнения критерий за опит в набирането на средства), като обаче членът (А) на Консорциума е предоставил лично капиталова инвестиция и дългово финансиране в общ размер надвишаващ 400,000,000 евро на свое дъщерно дружество (А1), в което притежава 100% от капитала, което дъщерно дружество е пряк акционер в проектното дружество (А2), което изпълнява съответния инфраструктурен проект. За Ваше улеснение представяме организационна схема по-долу.</p>	<p>В предлагания сценарий дъщерното дружество А1 изглежда като дружество със специална инвестиционна цел, използвано в контекста на сделката, поради което изглежда, че А е ефективен акционер (дори и непряко). Бихме предложили гореизложеното да бъде посочено в Образец Н, когато бъде представен. В такъв случай дружество А би удовлетворило съответното изискване.</p>

<p>33.</p>	<p>Финансовият отчет за 2017 г. показва, че приходите за „Други търговски дейности“ възлизат на 935 хил. лева за 2017 г. Файл 2.3.9 предоставя същата разбивка. Тук приходите за „Други търговски дейности“ са 1,135 хиляди лева за 2017 г. Можете ли да обясните разликата?</p>	<p>Разликата от 200 хил. лв. се състои от това, че в сумата от 1135 хил. лв. са включени: 133 хил. лв. – приходи от продажба на нетекущи активи (показани на отделен ред във финансовия отчет за 2017 г.); 3 хил. лв. – приходи от комисионни (съдържащи се в сумата 3 367 хил. лв., показани във финансовия отчет за 2017 г. на ред „наеми, комисионни“); 78 хил. лв. – приходи от консумативи, заредени на борда на въздухоплавателни средства (съдържащи се в сумата 10 414 хил. лв., показани във финансовия отчет за 2017 г. на ред „наземно обслужване“), и не са включени: 14 хил. лв. – приходи от обект извън обхвата на концесията (съдържащи се в сумата 935 хил. лв., показани във финансовия отчет за 2017 г. на ред „други търговски приходи“).</p>
<p>34.</p>	<p>Моля, обяснете причината за значителното намаляване на таксите за сигурност като част от определянето на тарифите за 2019 г. Дали намаляването на таксите за сигурност се основава на намаляване на разходите? Моля, обяснете обосновката за това намаляване.</p>	<p>Причината е от отчетеното за 2017 г. превишаване на приходите над разходите (положителен резултат) за такса сигурност, което е включено в базата за определяне размера на летищните такси съгласно въведения, с последните изменения от края на 2017 г. на Наредбата за летищните такси, принцип за корекция на разходната база с отчетени данни (последен абзац от преамбюла на наредбата).</p>