

№	Въпрос	Отговор
1.	<p>В продължение на предоставените пояснения по въпроси 1-3 от QA_18.10.2018_1 свързани с действителната цифрова стойност на ССК, използвана при определянето на летищните такси за 2019 г., бихте ли направили следните допълнителни уточнения:</p> <p>а.) дали използвания "бета коефициент за секторен риск от 0.69" включва или изключва финансовата задлъжнялост, как е достигнато до това число и какви са източниците на информацията</p> <p>б.) дали изчисленията за определяне на теглата на дълг / дълг + собствен капитал $D/(D+E)$ и собствен капитал / дълг + собствен капитал $E/(D+E)$ са базирани на счетоводната стойност и следва ли този подход да се използва за определяне на среднопретеглената цена на капитала (WACC) за бъдещите регулаторни периоди</p>	<p>а) Информацията относно „бета“ коефициента е дадена в отговора на въпрос № 2202 от Обобщаващата таблица с постъпилите въпроси и отговори.</p> <p>б) Данните за стойността на активите (E) и дълга (D) за изчисление на WACC са на база изготвена прогноза за счетоводната балансовата стойност на тези елементи в началото и в края на периода, за който се определят таксите.</p>
2.	<p>Моля потвърдете дали възлагането, изцяло или частично, на следните дейности, от Концесионера на външни фирми, се разглежда от Концедента като договор с подизпълнител по смисъла на Концесионния договор и Документацията на концесията:</p> <p>а) Строителни работи б) Наземно обслужване в) Безмитна търговия г) Зареждане с гориво д) Търговия на дребно е) Храни и напитки ж) Сигурност з) Поддръжка и) Почистване</p>	<p>Да, изброеното възлагане на подизпълнители е приемливо в рамките на законите и Договора за концесия.</p>
3.	<p>Във връзка с разнообразния характер и спецификата на дейностите, които биха могли да бъдат възложени на подизпълнители (напр. наземно обслужване, строително-монтажни работи, безмитна търговия, поддръжка и др.), и с оглед на правилното изчисляване на техния дял като процент от общата стойност на концесията (според изискванията за Офертата на Концесионера и по-точно Член 30.2 от Концесионния договор), понастоящем липсва яснота по отношение на базата за изчисляване на този процент за различните видове дейности. По-конкретно, някои дейности в момента генерират приходи за</p>	<p>МТИТС изиска методическо указание по прилагането на чл. 86, ал. 1, т. 3, б. „б“ от Закона за концесиите. След получаване на указанието, същото ще бъде публикувано на официалната страница на концесията.</p>

	<p>концесионера (напр. наземни обслужване), докато други генерират само разходи (строително-монтажни работи или поддръжка). Освен това възлагането на външни изпълнители на някои дейности би могло да намали приходите или да ги увеличи (ако не приходите, то поне крайната печалба).</p> <p>С оглед на гореизложеното, молим за разяснения и изрични инструкции от Концедента как и на каква основа следва да се установи стойността на посочените по-долу категории дейности, за да се определи правилно техния дял от общата стойност на концесията:</p> <p>а) възлагане на подизпълнител на дейности, които генерират приходи за Концесионера, но ще спрат да го правят;</p> <p>б) възлагане на подизпълнител на дейности, които генерират и ще продължат да генерират приходи за Концесионера;</p> <p>в) възлагане на подизпълнител на дейности, които генерират само разходи за Концесионера.</p>	
4.	<p>При евентуално прекратяване на Концесионния договор, ще продължи ли действието си корпоративната гаранция по Приложение 11б (Appendix 11b) и ще бъде ли задължена третата страна, предоставила корпоративна гаранция (Airport Operator Third Party), да управлява и оперира Летище София, като буквално замести Концесионера? Ако да, какъв ще бъде максималният срок, за който третата страна, предоставила корпоративна гаранция (Airport Operator Third Party) ще бъде задължена да управлява Летище София след прекратяване на Концесионния договор.</p>	<p>.....</p> <p>Не, не се предвижда корпоративната гаранция да се прилага след прекратяването. Евентуално встъпване, доколкото е възможно, е обхванато от Прякото споразумение.</p>
5.	<p>Ще бъде ли задължено третото лице, предоставящо корпоративна гаранция (Airport Operator Third Party) да встъпи в права и задължения на Концесионера, съгласно Концесионния договор, в случай на прекратяването му от страна на Концедента? Ако да, за кои права и задължения на Концесионера би се отнасяло задължението за встъпване?</p>	<p>.....</p> <p>Евентуално встъпване, доколкото е възможно, е обхванато от Прякото споразумение.</p>

6.	В случай на прекратяване на Концесионния договор от Концедента поради неизпълнение от страна на Концесионера, включително финансови (неизпълнение на задължението за плащане на концесионна такса) или задължения по трудовото законодателство, и ако третото лице, предоставило корпоративна гаранция не е нарушило функциите си и задълженията си като летищен оператор, ще има ли право Концедента, в лицето на държавата, да усвои корпоративната гаранция?	<p>.....</p> <p>Не, в такъв случай тя не трябва да бъде усвоена.</p>
7.	За каква максимална сума следва да бъде издадена корпоративната гаранция по приложение 11б и приложение 11с (Appendix 11b and Appendix 11c), имайки предвид разпоредбата на чл. 13.2.5. от Договора за концесия – BGN 40 000 000 или BGN 200 000 000. Съществува ли някакво допълнително задължение за страната, предоставила корпоративна гаранция, извън плащане на сумата?	Това ще бъде изяснено като част от изменението на Договора за концесия.
8.	Възнамерява ли Концедента да предостави еднозначно дефиниране на понятието „specification of resources” в клауза 2.1. от Приложение 11б (Appendix 11b), с оглед на факта, че понятието “Third Party Resources”, съгласно чл. 2.1. от Приложение 11б (Appendix 11b), все още не е дефинирано?	Това ще бъде изяснено като част от изменението на Договора за концесия.
9.	Съществува ли дефиниция на понятието „Airport Operator Shareholder’s Resources”?	Това ще бъде изяснено като част от изменението на Договора за концесия.