

ОБОСНОВКА ЗА КОНЦЕСИЯТА ЗА СТРОИТЕЛСТВО НА ОБЕКТ „ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ СОФИЯ“ – ПУБЛИЧНА ДЪРЖАВНА СОБСТВЕНОСТ

Обосновката за концесия за строителство на обект „Гражданско летище за обществено ползване София“ – публична държавна собственост е съставена на основание чл. 58 от Закона за концесиите.

Обосновката е резултат от подготвителните действия, осигурени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, концедент, съгласно чл. 43б, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване във връзка с чл. 39, ал. 1 от Закона за концесиите. В хода на подготвителните действия министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е възложил, в резултат на което са изготвени технически, финансово-икономически, правен и екологичен и социален анализ. Анализите са в изпълнение на Договор за консултантски услуги, сключен на 25 октомври 2017 г. между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като клиент/възложител и Международната финансова корпорация (МФК), част от групата на Световната банка, като изпълнител, в партньорство с Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР).

Целта на обосновката за възлагане на концесия за строителство на обект „Гражданско летище за обществено ползване София“ – публична държавна собственост, е да мотивира законосъобразността и целесъобразността на концесията, както и на решението за откриване на процедурата.

I. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА

1. Основен приоритет в областта на транспорта в Програмата за управление на Правителството на Република България за периода 2017 – 2021 г.:

Ефективното поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура, привличането на инвестиции и повишаване на сигурността и безопасността на транспортния сектор, са сред основните приоритети в областта на транспорта в Програмата за управление на Правителството на Република България за периода 2017 – 2021 г.

2. Съответствие с утвърдените със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. приоритети на правителството:

Откриването на процедура за концесия на летище София е в съответствие с утвърдените със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. приоритети на правителството за:

2.1. изграждане и ефективно поддържане, интегриране, модернизация и развитие на националната транспортна инфраструктура;

2.2. интегриране на българската транспортна система в европейската;

2.3. прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар и осигуряване на добра бизнес среда;

2.4. осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор;

2.5. ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;

2.6. постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.

3. В допълнение на горното, целта на настоящата концесия включва, но не се ограничава само до:

3.1. ефикасно и ефективно управление на летище София (летището) и повишаване на конкурентоспособността и качеството на летищните услуги, в стриктно съответствие с международните норми и стандарти, както и с изискването за поддържане и оптимизиране на изискваното ниво на обслужване – оптимално;

3.2. прилагане на нови технологии за повишаване на безопасността и сигурността на обекта на концесията, безопасността на полетите и организацията на обслужването, както и повишаване на квалификацията на служителите;

3.3. развитие и модернизация на летището, включително подобряване на ефективността на летищните съоръжения, съвременна защита на околната среда и модернизация на системите за сигурност на летище София, както и предаване на управленски познания и експертен капацитет и развитие на търговската дейност;

3.4. достигане на най-добрите нива на летището, както и развитие на летището като летище от световна класа и свързващ център за полетите между Близкия изток, Задкавказието и Централна Европа;

3.5. развитие и засилване позицията на летището и като регионален център, разработването на нови маршрути от/до София, включително нови редовни, дългосрочни и междуконтинентални маршрути (пътнически и/или за превоз на товари) без увреждане или компрометиране на съществуващата мрежа маршрути, изграждане на необходимата инфраструктура и съответни съоръжения, и с отчитане на прогнозираното увеличение на трафика – подобряване на функционирането и стандартите за качеството на услугите, в съответствие с добрите международни практики, правото на Европейския съюз и всяко приложимо законодателство;

3.6. осигуряването на редовни приходи в полза на държавата, на риск на концесионера. С възлагането на концесията се цели да се прехвърлят от държавата на концесионера оперативния и строителния риск, като функциите на държавата остават регулаторни и контролни. Държавата си запазва правото на собственост върху активите – публична държавна собственост, обект на концесията и придобива собственост върху построените от концесионера през срока на концесията активи – публична държавна собственост.

4. За пълнота на настоящата обосновка следва да бъдат посочени и ползите от възлагането на концесията за държавата, потребителите на услугата и обществото, които могат да бъдат обобщени по следния начин:

4.1. за държавата: преките икономически ползи за държавата ще бъдат постъпления от първоначалното и от годишните концесионни възнаграждения, от данък печалба и от извършени от концесионера инвестиции в публична държавна собственост;

4.2. за авиокомпаниите и пътниците: инвестициите, които концесионерът реализира в летищна инфраструктура, оборудване и подобряване на технологията и безопасността на работа води до намаляване на времето за обработка, повишава ефективността и степента на сигурност на пътниците, товарите и технологичните процеси. Спестеното време, по-ефективното обслужване и по-голямата сигурност са ползи за авиокомпаниите и пътниците;

4.3. ползи от генериране на нови работни места: ползите от генерирането на работни места при възлагането на концесията са свързани с генериране на нови работни места, както по време на инвестиционната дейност, така и по време на експлоатацията на обекта на концесия. Остойностяването на ползите от генерирането на нови работни

места по време на инвестиционната дейност на концесионера, се основава на факта, че част от инвестиционните разходи са предназначени за труд. Вследствие на извършените инвестиции за строителство, реконструкция и модернизация на обекта на концесия и прилаганата политика за привличане на нови авиокомпании от страна на концесионера, пътничкооборотът и самолетодвиженията се увеличават и е необходим допълнителен персонал, за да бъдат обработени по-големите обеми;

4.4. ползи за бизнеса: бързите и качествени летищни услуги, добрата инфраструктура, удобството и качеството на обслужване, бързото и безпроблемно достигане на желаната дестинация, са сред съществените ползи за бизнеса. От своя страна добрата летищна инфраструктура неизменно предполага и качествена и достъпна довеждаща инфраструктура до летището, която се очаква също да бъде подобрена. Превръщането на летището в резултат на инвестициите в инфраструктурата в съвременен технологичен обект, предполага и развитие на района около летището, оформянето му като модерен бизнесцентър, включително ще доведе и до предлагането на високотехнологични услуги с необходимото качество;

4.5. социални ползи: концесията ще има безспорен социален положителен ефект за региона. Очаква се възлагането на концесия на летище София да доведе до следните социално-икономически ползи: създаване на нови работни места в региона в периода на строителните дейности и разгръщане на дейността; приходи от данък върху доходите на физическите лица и осигуровки в резултат на новосъздадените работни места; спестявания от социални плащания, включително и на безработни авиационни кадри и др. Други ползи, които не биха могли да бъдат директно измерени, са повишаване на икономическата и търговска активност в региона; подобряване на бизнес и регионална инфраструктура; мултиплициране на ефектите, като например по-големи бюджетни възможности за инвестиции в други направления.

Привличането на частен инвеститор, който да подобри качеството на предлаганите летищни услуги, да разшири стопанските дейности и увеличи приходите от тях, професионалното оперативное управление на летищната транспортна инфраструктура и съоръжения, увеличаването на трафика и пътничкопотока в района на летище София, съчетано с приоритетите на българското правителство, утвърдени със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., посочени по-горе, обуславят целесъобразността от предоставянето на концесията.

Целесъобразността на концесията се доказва и чрез възприетите основни разрешения при нейното възлагане, включително, но не само наличието на условия за изключване от участие, изискванията към участниците и критериите за оценка.

II. ОСНОВНИ ПРАВНИ АКТОВЕ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА. ПРАВНИ И ФАКТИЧЕСКИ ОСНОВАНИЯ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА

Съответно приложимите правни актове за възлагането на концесията са дадени подробно в правния анализ, като за целите на настоящата обосновка следва изрично да бъдат посочени Законът за концесиите (ЗК), с актовете по неговото прилагане, Законът за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), с актовете по неговото прилагане, пряко приложимите актове на правото на Европейския съюз в областта на гражданското въздухоплаване, както и основните международни договори в тази област – Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 07.12.1944 г. (Чикагска конвенция); Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, в сила за Република България от 14.10.1971 г. (Хагска конвенция); Конвенцията за

преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, в сила за Република България от 24.03.1973 г. (Монреалска конвенция); Споразумението между Република България и Организацията на северноатлантическия договор относно транзитно преминаване на сили на НАТО и личен състав на НАТО (обн. ДВ бр. 39 от 18.04.2001 г.) (Споразумение НАТО).

1. Правни основания за възлагане на концесията: (а) чл. 43б, ал. 1 от ЗГВ – специалната разпоредба, която предвижда, че *гражданските летища за обществено ползване*, които са *държавна собственост*, могат да се ползват от летищни оператори – търговци, на които е възложена *концесия за строителство* или *концесия за услуги* по реда на ЗК; (б) чл. 1, ал. 1 и чл. 6, ал. 1 от ЗК – общите разпоредби на ЗК, които определят съдържанието на концесията; (в) чл. 10, ал. 1 от ЗК – с настоящата концесия се възлага както изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 от ЗК, така и предоставяне на услуга по управление и експлоатация на летището; (г) чл. 11, ал. 1 от ЗК – концесията на летище София е от вида „*концесии с трансграничен интерес*“, с оглед на прогнозната стойност на концесията; (д) чл. 17, ал. 2 от ЗК и чл. 43б, ал. 3 от ЗГВ – определящи компетентността на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията като концедент, и чл. 71, ал. 1 ЗК – като основание за приемането на решение от концедента, след одобрение от Министерския съвет, на решението за откриване на концесионната процедура; (ж) чл. 54, ал. 2 от ЗК – настоящата процедура е определена като открита.

2. Фактически основания за възлагане на концесията:

По отношение на летище София са налице предпоставките, за да може да бъде обект на концесия, по смисъла на чл. 15 от ЗК и чл. 43б, ал. 1 от ЗГВ, във връзка с § 3, т. 13 от Допълнителните разпоредби на ЗГВ. С Решение № 885 на Министерския съвет от 29.12.2002 г. летище София е определено като *гражданско летище за обществено ползване*, което обслужва и международни превози. Основните активи, включени в летището като обект, са поземлени имоти, сгради, съоръжения и оборудване – *публична държавна собственост*, които са предоставени за ползване на настоящия летищен оператор.

За летище София е издадено Удостоверение за експлоатационна годност № 1/30.10.2016 г., на основание чл. 44, ал. 2 от ЗГВ и чл. 16 от Наредба № 20/2006, с което се удостоверява, че *летище София отговаря на изискванията на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в Република България и е годно за експлоатация от въздухоплавателни средства код „Е“ по класификацията на ИКАО, като летище за обществено ползване на международни и вътрешни превози на пътници и товари.* Удостоверението е заверено от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД „ГВА“) на 29.11.2017 г. и подлежи на заверка всяка година, след извършване на проверка от ГД „ГВА“.

На основание чл. 48в, ал. 1 от ЗГВ, на „Летище София“ ЕАД е издаден Лиценз за летищен оператор № 1 от 30.10.2016 г., с който се удостоверява, че Дружеството отговаря на изискванията на чл. 48г от ЗГВ и условията за лицензиране, определени с Наредба № 20/2006.

На „Летище София“ ЕАД, на основание Регламент 216/2008 и Регламент 139/2014, е издаден Сертификат № BGLBSF-001 от 29.12.2017 г., с който се удостоверява, че „Летище София“ ЕАД е оправомощено да експлоатира и управлява летище София, в съответствие с Регламент 216/2008 и правилата за неговото прилагане, сертификационната основа, условията на сертификата и Ръководството за експлоатация на летището. Сертификатът е безсрочен.

На основание чл. 44, ал. 2 от ЗГВ е издадено Удостоверение за експлоатационна годност № 944 от 05.09.2017 г. за *светотехническата система за кацане (СТС)*, намираща се на летище София, валидно до 05.09.2018 г. На основание чл. 4, ал. 3 и 4 от

Наредба 141 от 2002, на „Летище София“ ЕАД е издадено Удостоверение за одобрение № AGL-1 от 02.09.2016 г., с което се удостоверява, че дружеството е одобрено да поддържа СТС на летище София. На „Летище София“ ЕАД на 30.10.2016 г. са издадени лицензи за оператор по наземно обслужване за следните дейности по наземно обслужване: наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обслужване на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с масла и горива; полетни операции и администриране на екипажите; наземен транспорт. Във връзка с дейностите по наземно обслужване, на основание чл. 44, ал. 2 от ЗГВ и чл. 30, ал. 2 от Наредба № 20 от 2006, на „Летище София“ ЕАД е издадено Удостоверение № 1У от 15.07.2015 г. за експлоатационна годност *на свързани с наземното обслужване системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари.*

Във връзка с извършваните от настоящия оператор („Летище София“ ЕАД) търговски дейности, на името на дружеството са издадени редица други лицензи, разрешения и удостоверения, в т. ч. лиценз за извършване на безмитна търговия, лиценз за управление на данъчен склад, разрешения за търговия с тютюневи изделия и др.

Посоченото обосновава наличието на правни и фактически основания за възлагането на концесия на летище София.

III. ВИД НА КОНЦЕСИЯТА. ПРЕДМЕТ И ОБЕКТ НА КОНЦЕСИЯТА, НА КОНЦЕСИОННАТА ТЕРИТОРИЯ И НА ПРИНАДЛЕЖНОСТИТЕ КЪМ ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯ. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ И ОТБРАНАТА НА СТРАНАТА, ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ, ЗОНИ И ОБЕКТИ И ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД

1. Вид на концесията.

ЗК определя видовете концесии въз основа на два основни критерия: (а) според предмета: концесия за строителство, концесия за услуга и концесия за ползване (чл. 6, ал. 2 от ЗК); и (б) според органа, който ги възлага: държавни, общински или съвместни (чл. 6, ал. 3 и 4 от ЗК).

Концесията за строителство е определена като „публично-частно партньорство, при което публичен орган възлага на икономически оператор изпълнение на строителство, срещу което предоставя на икономическия оператор правото да експлоатира строежа при поемане на оперативния риск“ (чл. 7, ал. 1 от ЗК), като съгласно чл. 7, ал. 4 от ЗК, **„правото на икономическия оператор да експлоатира строежа** включва получаването на приходи от предоставяни чрез строежа услуги и/или от извършването на друга стопанска дейност със строежа“. Понятията „строителство“ и „строеж“ са дефинирани в чл. 7, ал. 2 и ал. 3 от ЗК. **Концесията за услуги** е определена като „публично-частно партньорство, при което публичен орган възлага на икономически оператор предоставяне и управление на една или повече услуги, различни от строителство, срещу което предоставя на икономическия оператор правото да получава приходи от извършването на тези услуги при поемане на оперативния риск, наричано по-нататък „експлоатация на услугите“ (чл. 8, ал. 1 от ЗК). Чл. 11 от ЗК прави допълнително разграничение между следните **две категории концесии**: концесии с трансграничен интерес и концесии без трансграничен интерес. Концесии с трансграничен интерес са *концесия за строителство* и *концесия за услуги*, чиято стойност е по-голяма или равна на левовата равностойност на прага, определен с регламент на Европейската комисия, приет на основание чл. 9 от Директива 2014 /23/ЕС

на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия (Директивата за концесиите). Към момента този праг е **EUR 5,225,000**¹. Всяка концесия за строителство или концесия за услуги, чиято стойност е под определения праг, както и всяка концесия за ползване, са определени като концесии без трансграничен интерес (чл. 11, ал. 2 от ЗК). Член 20 от Директивата за концесиите урежда т.нар. „**смесени договори**“, като въвежда правила за определяне на приложимите разпоредби, главно свързани с определяне на основния предмет на договора или прогнозната стойност. В ЗК, в чл. 10 е направено изрично определяне на някои възможни смесени случаи като един или друг вид концесия: (а) когато предмет на възлагането е както изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 или 2, така и предоставяне и управление на услуги, концесията се определя като **концесия за строителство**; (б) когато предмет на възлагането е както изпълнение на строителство и/или предоставяне и управление на услуги, така и предоставяне на ползване върху обект – публична държавна или публична общинска собственост, концесията се определя като: (1) **концесия за строителство**, когато е възложено строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 или 2; или (2) **концесия за услуги** – в останалите случаи.

Настоящата концесия е определена като **държавна концесия за строителство с трансграничен интерес**, защото:

1.1. се възлага от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – държавен орган (централен едноличен орган на изпълнителната власт със специална компетентност – чл. 25 от Закона за администрацията);

1.2. предвид констатациите, направени в концесионните анализи (по-конкретно, в техническия и във финансово-икономическия анализ), свързани с прогнозите за увеличаване на трафика, **концесията на летище София е определена като концесия за строителство**, като сред задължителни строителни дейности са посочени изграждането на нов терминал 3 най-късно до 10-та година от срока на концесията, както и след допълнителен анализ на трафика – изграждането на нова писта. Въз основа на това и с оглед формално спазване на чл. 10 ал. 1 от ЗК, тя ще бъде възложена като **концесия за строителство и ще** включва, както изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 от Закона за концесиите, **така и предоставяне и управление на услуги** – услугите са определени съгласно Закона за гражданското въздухоплаване и актовете по неговото прилагане – предвижда се на концесионера да се възложат функциите на летищна администрация, да получи лиценз за летищен оператор, както и за оператор по наземно обслужване за дейностите по чл. 48д, ал. 3, т. 2-7 от Закона за гражданското въздухоплаване;

1.3. стойността е по-голяма от левовата равностойност на прага, определен с регламент на Европейската комисия, приет на основание чл. 9 от Директивата за концесиите (понастоящем този праг е EUR 5,225,000). Стойността на настоящата концесия е 3 465 927 509,03 евро.

2. Предмет на концесията.

На основание чл. 10, ал. 1 от Закона за концесиите, концесията на летище София ще бъде определена като концесия за строителство, чийто предмет включва:

2.1. изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2 от Закона за концесиите; и

2.1. предоставяне на услуги, свързани с експлоатацията на летището с цел осигуряване на неговото ползване от въздушни превозвачи, съгласно чл. 8, ал. 1 и ал. 2 от Закона за концесиите във връзка с т. 4 от Приложение № 2 към Закона за концесиите.

¹ Установен с Делегиран регламент (ЕС) 2015/2172 на Комисията от 24 ноември 2015 година за изменение на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на прилаганите прагове за процедурите за възлагане на поръчки (ОВЕС L 307/9, 25.11.2015 г.).

Предвид правните основания, на Концесионера ще бъде възложено:

(а) изпълнение на строителство и свързаното с това право да експлоатира строежа, при поемане на оперативния и строителния риск, включително правото на получаване на приходите от услугите, предоставяни чрез строежа, и/или от извършване на друга търговска дейност със строежа; и

(б) предоставяне на услуги, свързани с управлението и експлоатацията на летището, заедно с правото на експлоатация на тези услуги, включително правото на получаване на приходите от извършването на тези услуги, при поемане на оперативния риск.

3. Обект на концесията. Концесионна територия. Принадлежности към обекта и концесията.

Обект на концесията е гражданско летище за обществено ползване София. Обектът на концесията е с концесионна територия 5 112 649 кв. м. и включва поземлени имоти и построените върху тях сгради и съоръжения, както следва:

1. Описание на поземлени имоти и сгради – публична държавна собственост

Обектът на Концесията включва **концесионна територия с обща площ 5 128 460 кв. м.**, която обхваща описаните по-долу **поземлени имоти и части от поземлени имоти**, както и **сгради и съоръжения**, както следва:

1.1. Поземлен имот, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.9, с площ 2 072 572 (два милиона седемдесет и две хиляди петстотин седемдесет и два) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, номер по предходен план: квартал 2, парцел XI, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти №№ 68134.709.55, 68134.709.10, 68134.8573.10, 68134.8573.11, 68134.8575.39, 68134.8575.27, 68134.8574.11, 68134.8574.12, 68134.8575.29, 68134.8574.323, 68134.709.242, 68134.8574.8, 68134.8575.12, 68134.8575.32, 68134.8574.6, 68134.8575.10, 68134.8574.7, 68134.709.64, 68134.8575.44, 68134.8575.42, 68134.709.195, 68134.709.63, 68134.709.8, 68134.709.430, 68134.709.7, 68134.709.54, 68134.709.68, 68134.709.67, 68134.709.66, 68134.709.65., с построената върху имота сграда, както следва:

1.1.1. **Сграда** с идентификатор 68134.709.9.1, със застроена площ от 186 кв. м., на един етаж, с предназначение: сграда за енергопроизводство;

За поземления имот и сградата е съставен Акт за публична държавна собственост № 09084 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.2. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Кремиковци, ул. „Кривински път“, местност VII-38-I, с идентификатор 68134.8566.177, с площ 23 073 (двадесет и три хиляди и седемдесет и три) кв. м., трайно предназначение на територията: територия на транспорта, начин на трайно ползване: за летище, аерогара, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.8576.8, 68134.8567.15, 68134.8566.83, 68134.8566.68, 68134.8566.279, 68134.8566.71, 68134.8566.85, 68134.8566.79, 68134.8566.284, 68134.8566.61, 68134.8566.10, 68134.8566.11, 68134.8566.12, 68134.8566.89, 68134.8566.91, 68134.8566.93, 68134.8566.37, 68134.8566.95, 68134.8566.97, 68134.8566.81, 68134.8566.19, 68134.8566.80, 68134.8566.96, 68134.8566.90, 68134.8566.94, 68134.8566.92, 68134.8566.86,

68134.8566.84, 68134.8566.175, 68134.8566.78, 68134.8566.176, 68134.8566.82, 68134.8567.11, 68134.8567.12, 68134.8567.14, номер по предходен план: няма; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09085 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.3. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Кремиковци, кв. „Враждебна“, с идентификатор 68134.8573.11, с площ 667 626 (шестстотин шестдесет и седем хиляди, шестстотин двадесет и шест) кв. м., трайно предназначение на територията: територия на транспорта, начин на трайно ползване: за летище, аерогара, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.10, 68134.8559.36, 68134.8560.2, 68134.8573.10, 68134.8559.13, 68134.8559.23, 68134.8560.3, 68134.8559.14, 68134.8560.4, 68134.8560.5, 68134.8559.34, 68134.8559.30, 68134.8559.16, 68134.8559.38, 68134.8559.32, 68134.8559.26, 68134.8560.12, 68134.8560.51, 68134.8560.53, 68134.8560.15, 68134.8560.16, 68134.8560.43, 68134.8560.45, 68134.8560.37, 68134.8560.39, 68134.8560.41, 68134.8560.49, 68134.8560.47, 68134.8560.23, 68134.8560.24, 68134.8560.54, 68134.8560.25, 68134.8560.27, 68134.8565.41, 68134.8565.40, 68134.8565.52, 68134.8565.53, 68134.8565.42, 68134.8565.7, 68134.8565.56, 68134.8565.6, 68134.8565.17, 68134.8565.16, 68134.8565.44, 68134.8565.46, 68134.8565.9, 68134.8565.50, 68134.8565.55, 68134.8571.54, 68134.8571.158, 68134.8571.156, 68134.8571.157, 68134.8571.55, 68134.8567.4, 68134.8567.6, 68134.8567.16, 68134.8567.17, 68134.8570.54, 68134.8570.50, 68134.8570.53, 68134.8570.34, 68134.8570.35, 68134.8570.36, 68134.8570.37, 68134.8570.44, 68134.8570.42, 68134.8570.47, 68134.8570.46, 68134.8570.30, 68134.8570.19, 68134.8570.20, 68134.8570.5, 68134.8570.52, 68134.8570.40, 68134.8570.3, 68134.8588.14, 68134.8588.20, 68134.8588.18, 68134.8588.22, 68134.8588.21, 68134.8572.3, 68134.8572.2, 68134.8587.14, 68134.8572.42, 68134.8587.13, 68134.8572.1, 68134.8574.11, 68134.709.9, с построените върху имота съоръжения, описани в акта за държавна собственост; номер по предходен план: няма; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09086 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.4. Поземлен имот, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.65, с площ 490 (четиристотин и деветдесет) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, номер по предходен план: 130, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.55, 68134.709.9, 68134.709.67, 68134.709.68, 68134.709.66; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09087 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.5. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.67, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с площ 66 (шестдесет и шест) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, номер по предходен план: 155; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09088 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.6. Част от поземлен имот с размер **1 171 419** (един милион сто седемдесет и една хиляди четиристотин и деветнадесет) кв. м. целият поземлен имот е с

местонахождение в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.469 и с площ 1 200 059 (един милион двеста хиляди петдесет и девет) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, номер по предходен план: квартал 2, парцел X, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.11, 68134.709.12, 68134.709.15, 68134.709.16, 68134.709.18, 68134.709.19, 68134.709.463, 68134.8558.71, 68134.709.462, 68134.709.461, 68134.709.458, 68134.709.457, 68134.8573.10, 68134.8573.11, 68134.709.9, 68134.709.55, 68134.709.56, 68134.709.470, заедно с построените върху частта от имота сгради и съоръжения, описани в акта за публична държавна собственост № 09139 от 14.05.2016 г., съставен от областния управител на област София-град, както следва:

1.6.1. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.1, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 15 (петнадесет) кв. м.;

1.6.2. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.2, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 12 (дванадесет) кв. м.;

1.6.3. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.3, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 78 (седемдесет и осем) кв. м.;

1.6.4. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.4, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 20 (двадесет) кв. м.;

1.6.5. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.5, на един етаж, с предназначение: сграда със специално предназначение, със застроена площ 868 (осемстотин шестдесет и осем) кв. м.;

1.6.6. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.6, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 118 (сто и осемнадесет) кв. м.;

1.6.7. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.7, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 122 (сто двадесет и два) кв. м.;

1.6.8. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.8, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 88 (осемдесет и осем) кв. м.;

1.6.9. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.11, на един етаж, с предназначение: хангар, депо, гараж, със застроена площ 1324 (хиляда триста двадесет и четири) кв. м.;

1.6.10. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.12, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 59 (петдесет и девет) кв. м.;

1.6.11. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.13, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 54 (петдесет и четири) кв. м.;

1.6.12. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.14, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 35 (тридесет и пет) кв. м.;

1.6.13. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.15, на един етаж, с предназначение: промишлена сграда, със застроена площ 453 (четиристотин петдесет и три) кв. м.; За тази сграда (Стартово обслужване и център за информация и координация) е приложен анкетен лист, и схема на отделните обекти.

1.6.14. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.16, на един етаж, с предназначение: хангар, депо, гараж, със застроена площ 90 (деветдесет) кв. м.;

1.6.15. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.24, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 30 (тридесет) кв. м.;

1.6.16. **Сграда** с идентификатор 68134.709.469.26, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 18 (осемнадесет) кв. м.

1.6.17. **Съоръжение** – шумозащитен екран, с координати на гранични точки:

Y = 8505168.369 X = 4603161.411

Y = 8505161.398 X = 4603167.812

Y = 8505119.805 X = 4603170.880

Y = 8505085.231 X = 4603168.701

Y = 8505079.530 X = 4603105.220

Y = 8505113.235 X = 4603096.890

Y = 8505158.515 X = 4603092.584

Y = 8505162.690 X = 4603098.184

Координатна система 1970 г.

Разрешение за ползване № 09-05-391/22.04.2009 г.

1.7. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Кремиковци, кв. „Враждебна“, с идентификатор 68134.8573.10, с площ 49 541 (четиридесет и девет хиляди, петстотин четиридесет и един) кв. м., трайно предназначение на територията: територия на транспорта, начин на трайно ползване: за летище, аерогара, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.461, 68134.8558.71, 68134.8558.81, 68134.8558.62, 68134.8558.68, 68134.8558.83, 68134.8558.70, 68134.8558.60, 68134.8558.66, 68134.8558.37, 68134.8558.38, 68134.8558.79, 68134.8558.74, 68134.8558.78, 68134.8558.64, 68134.8558.82, 68134.8558.80, 68134.8559.40, 68134.8559.13, 68134.8573.11, 68134.709.9, 68134.709.10, номер по

предходен план: няма; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09090 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.8. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.16, с площ 24 281 (двадесет и четири хиляди двеста осемдесет и един) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за летище, аерогара, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.15, 68134.709.46, 68134.709.17, 68134.709.18, 68134.709.10, номер по предходен план: квартал 2, парцел IV, заедно с построените в имота и описани в съставения за имота Акт за публична държавна собственост № 09091 от 11.04.2016 г. на областния управител на област София-град:

1.8.1. Сграда – Пътнически терминал 1 „Заминаващи“, с идентификатор 68134.709.16.1, със застроена площ 9586 (девет хиляди петстотин осемдесет и шест) кв. м., на два етажа, с предназначение: сграда на транспорта, състояща се от: Терминал 1 „Заминаващи“, кота 0.00, с площ 5751.27 (пет хиляди седемстотин петдесет и едно цяло, двадесет и седем стотни) кв. м., включваща: салони с площ 3266.12 (три хиляди двеста шестдесет и шест цяло и дванадесет стотни) кв. м. магазини с площ 421.10 (четиристотин двадесет и едно цяло и десет стотни) кв. м; кафе-бар с площ 276.16 (двеста седемдесет и шест цяло и шестнадесет стотни) кв. м.; офиси с площ 635.16 (шестстотин тридесет и пет цяло и шестнадесет стотни) кв. м., помещения ленти, ел. табла, багажно с площ 878.69 (осемстотин седемдесет и осем цяло, шестдесет и девет стотни) кв. м., коридори и стълби с площ 138.75 (сто тридесет и осем цяло, седемдесет и пет стотни) кв. м.; тоалетни с площ 135.29 (сто тридесет и пет цяло, двадесет и девет стотни) кв. м; Терминал 1 „Заминаващи“ ниво галерия кота +3.70 с площ 381.44 (триста осемдесет и едно цяло, четиридесет и четири стотни) кв. м., включваща: Галерия-кафе с площ 246 (двеста четиридесет и шест) кв. м., офиси с площ 67.87 (шестдесет и седем цяло, осемдесет и седем стотни) кв. м., тоалетни с площ 16.07 (шестнадесет цяло и седем стотни) кв. м., коридор с площ 3.72 (три цяло, седемдесет и две стотни) кв. м., техническо помещение с площ 47.78 (четиридесет и седем цяло, седемдесет и осем стотни) кв. м.; Администрация кота +4.00 западна част, с площ 1118.92 (хиляда сто и осемнадесет цяло, деветдесет и две стотни) кв. м., включваща: офиси с площ 557.60 (петстотин петдесет и седем цяло и шестдесет стотни) кв. м., зали с площ 277.80 (двеста седемдесет и седем цяло и осемдесет стотни) кв. м., коридор и стълби с площ 247.42 (двеста четиридесет и седем цяло, четиридесет и две стотни) кв. м., тоалетни с площ 36.10 (тридесет и шест цяло и десет стотни) кв. м.; Администрация кота +4.00 източна част, с площ 496.10 (четиристотин деветдесет и шест цяло и десет стотни) кв. м., включваща: офиси с площ 319.80 (триста и деветнадесет цяло и осемдесет стотни) кв. м., коридор и стълби с площ 145.60 (сто четиридесет и пет цяло и шестдесет стотни) кв. м., тоалетни с площ 30.70 (тридесет цяло и седемдесет стотни) кв. м. ; Ресторант и кухня на кота +4.00 с площ 1037.92 (хиляда и тридесет и седем цяло, деветдесет и две стотни) кв. м., включващ: Първо ниво с площ 826.67 (осемстотин двадесет и шест цяло, шестдесет и седем стотни) кв. м. и Второ ниво с площ 211.25 (двеста и единадесет цяло, двадесет и пет стотни) кв. м.; Администрация кота +7.00 западна част, с площ 1009.90 (хиляда и девет цяло и деветдесет стотни) кв. м., включваща: офиси с площ 872.40 (осемстотин седемдесет и две цяло и четиридесет стотни) кв. м., коридор и стълби с площ 115 (сто и петнадесет) кв. м., тоалетни с площ 22.50 (двадесет и две цяло и петдесет стотни) кв. м.; Терминал 1 „Заминаващи“ сутерен кота -2.80 с площ 3024.07 (три хиляди двадесет и четири цяло и седем стотни) кв. м.,

включваща: складове, работилници, котелно с площ 2345.67 (две хиляди триста четиридесет и пет цяло и седем стотни) кв. м., коридори и стълби с площ 660.40 (шестстотин и шестдесет цяло и четиридесет стотни) кв. м., тоалетни с площ 18 (осемнадесет) кв. м.; VIP с площ 482.59 (четиристотин осемдесет и две цяло петдесет и девет стотни) кв. м., включваща: салони с площ 252.79 (двеста петдесет и две цяло, седемдесет и девет) кв. м., офиси с площ 50.64 (петдесет цяло, шестдесет и четири стотни) кв. м., фойе с площ 63.43 (шестдесет и три цяло и четиридесет и три стотни) кв. м., коридори и стълби с площ 97.83 (деветдесет и седем цяло, осемдесет и три стотни) кв. м., тоалетни с площ 17.90 (седемнадесет цяло и деветдесет стотни) кв. м.

1.8.2. **Сграда** с идентификатор 68134.709.16.2, със застроена площ 12 (дванадесет) кв. м., на един етаж, с предназначение: сграда на транспорта;

1.8.3. **Сграда** с идентификатор 68134.709.16.3, със застроена площ 15 (петнадесет) кв. м. на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда;

1.8.4. **Сграда** с идентификатор 68134.709.16.4, със застроена площ 24 (двадесет и четири) кв. м., на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда.

1.9. Поземлен имот, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.19, с площ 359 332 (триста петдесет и девет хиляди триста тридесет и две) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за летище, за аерогара, номер по предходен план: квартал 2, парцел XV, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.18, 68134.709.42, 68134.709.49, 68134.709.26, 68134.709.48, 68134.709.41, 68134.709.47, 68134.709.465, 68134.709.464, 68134.709.463, 68134.709.10, 68134.709.20, заедно с построените в имота и описани в съставения за имота Акт за публична държавна собственост № 09093 от 11.04.2016 г. от областния управител на област София-град сгради – публична държавна собственост:

1.9.1. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.1, на два етажа, с предназначение: сграда на транспорта, със застроена площ 29 887 (двадесет и девет хиляди осемстотин, осемдесет и седем) кв. м.

1.9.2. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.2, на четири етажа, с предназначение: хангар, депо, гараж, със застроена площ 8 110 (осем хиляди сто и десет) кв. м.;

1.9.3. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.3, на един етаж, с предназначение: сграда за водоснабдяване и/или канализация, със застроена площ 192 (сто деветдесет и два) кв. м.

1.9.4. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.4, на един етаж, с предназначение: сграда за водоснабдяване и/или канализация, със застроена площ 65 (шестдесет и пет) кв. м.

1.9.5. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.5, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 42 (четиридесет и два) кв. м.;

1.9.6. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.6, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 41 (четиридесет и един) кв. м.

1.9.7. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.8, на един етаж, с предназначение: сграда за водоснабдяване и/или канализация, със застроена площ 214 (двеста и четиринадесет) кв. м.

1.9.8. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.9, на един етаж, с предназначение: сграда за водоснабдяване и/или канализация, със застроена площ 489 (четиристотин осемдесет и девет) кв. м.

1.9.9. **Сграда** с идентификатор 68134.709.19.10, на един етаж, с предназначение: сграда за енергопроизводство, със застроена площ 126 (сто двадесет и шест) кв. м.

1.10. Поземлен имот, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.26, с площ 73 500 (седемдесет и три хиляди и петстотин) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, номер по предходен план: квартал 2, част от парцел XVI, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 07106.1401.1004, 07106.1401.1005, 68134.709.48, 68134.709.47, 68134.709.19, 68134.709.49, 68134.709.50.; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09094 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.11. Поземлен имот, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.41, с площ 13 104 (тринадесет хиляди сто и четири) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, квартал 2, част от парцел XVI, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.48, 07106.1403.393, 07106.1403.394, 07106.1403.11, 68134.709.466, 68134.709.465, 68134.709.47, 68134.709.19; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09095 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.12. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.1, с площ 166 656 (сто шестдесет и шест хиляди шестстотин петдесет и шест) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.53, 68134.709.7, 68134.709.407, 68134.709.427, 68134.8578.110, 68134.8578.1395, 68134.8578.109, 68134.709.52, номер по предходен план: квартал 2, парцел XIII; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09096 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.13. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.7, с площ 109 563 (сто и девет хиляди петстотин шестдесет и три) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.9, 68134.709.430, 68134.709.407, 68134.709.1, номер по предходен план: квартал 2, парцел XII; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09097 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.14. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.8, с площ 9 345 (девет хиляди триста четиридесет и пет) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.9, 68134.709.64, 68134.709.63, 68134.709.62, 68134.709.430, номер по предходен план: квартал 2, парцел XII; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09098 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.15. Поземлен имот, намиращ се в град София, Столична община, област София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.430, с площ 32 520 (тридесет и две хиляди петстотин и двадесет) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, номер по предходен план: 430 от квартал 2, парцел XII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.9, 68134.709.8, 68134.709.63, 68134.709.62, 68134.709.194, 68134.709.429, 68134.709.5, 68134.709.6, 68134.709.4, 68134.709.407, 68134.709.7; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09099 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

За посочения имот е издадена Заповед № 0X-882/04.12.2000 г. и Заповед № РД-08-902/04.12.2000 г. на министъра на отбраната и министъра на транспорта и съобщенията за съвместно ползване на имота.

1.16. Поземлен имот, намиращ се в гр. София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.11, с площ 142 713 (сто четиридесет и две хиляди седемстотин и тринадесет) кв. м., трайно предназначение на територията: урбанизирана, начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № № 68134.709.58, 68134.709.51, 68134.709.12, 68134.709.10, 68134.709.56, 68134.709.57 номер по предходен план: квартал 2, парцел IX, със съоръжения, описани в акта за публична държавна собственост; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09100 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.17. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.13, с площ по скица 70 155 кв. м., а по нотариален акт – 70 306 кв. м, с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал 2, парцел VII, при граници на имота по скица: съседни оземлени имоти № 68134.709.51, 68134.709.14, 68134.709.15, 68134.709.12, заедно с построените в поземления имот сгради, описани в съставения за имота Акт за публична държавна собственост № 09115 от 25.04.2016 г. от областния управител на област София-град:

1.17.1. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.1, представляваща „Сграда ГСМ“, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ по скица 303 кв. м, а по нотариален акт – 290 кв. м;

1.17.2. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.3, представляваща „Лаборатория ГСМ“, на един етаж, с предназначение: промишлена сграда, със застроена площ по скица 315 кв. м, а по нотариален акт – 310 кв. м;

1.17.3. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.6, на един етаж, с предназначение: сграда за търговия, със застроена площ 79 кв. м;

1.17.4. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.8, представляваща „Павилион за бензиностанция“, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ по скица 18 кв. м., а по нотариален акт – 29 кв. м;

1.17.5. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.2, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 85 кв. м;

1.17.6. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.4, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 11 кв. м;

1.17.7. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.5, на един етаж, с предназначение: друг вид сграда за обитаване, със застроена площ 72 кв. м;

1.17.8. **Сграда** с идентификатор 68134.709.13.7, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, със застроена площ 61 кв. м.

1.18. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.14, с площ 50 051 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал 2, парцел VI, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.46, 68134.709.15, 68134.709.13, заедно с построените в поземления имот сгради, описани в съставения за имота Акт за публична държавна собственост № 09116 от 25.04.2016 г. от областния управител на област София-град:

1.18.1. **Сграда** с идентификатор 68134.709.14.1 (Павилион № 1) на един етаж, с предназначение: друг вид сграда за обитаване, със застроена площ по скица 260 кв. м, а съгласно нотариален акт площта на сградата е 242 кв. м;

1.18.2. **Сграда** с идентификатор 68134.709.14.2 (Павилион № 2), на един етаж, с предназначение: друг вид сграда за обитаване, със застроена площ по скица 267 кв. м, а съгласно нотариален акт площта на сградата е 256 кв. м, както и описаните в нотариалния акт „Терен футболно игрище“, „Тенис кортове и хандбално игрище“;

1.18.3. **Сграда** с идентификатор 68134.709.14.3, на един етаж с предназначение друг вид производствена, складова, инфраструктурна, с площ 42 кв. м.; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09116 от 25.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.19. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.15, с площ 34 519 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за летище, аерогара, с номер по предходен план: квартал 2, парцел V, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.13, 68134.709.14, 68134.709.46, 68134.709.16, 68134.709.10, 68134.709.12, заедно с построените в поземления имот сгради, описани в

съставения за имота Акт за публична държавна собственост № 09117 от 25.04.2016 г. от областния управител на област София-град:

1.19.1. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.3 (метално хале), със застроена площ от 891 кв. м., на един етаж, с предназначение: хангар, депо, гараж, съгласно скица № 15-189281/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.19.2. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.4 (бивш навес, записан в баланса като съоръжение), със застроена площ 1 765 кв. м, на един етаж, с предназначение: хангар, депо, гараж, съгласно скица № 15-189286/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.19.3. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.5 (железобетонен гараж и администрация), със застроена площ от 1410 кв. м., на един етаж, с предназначение: хангар, депо, гараж, съгласно скица № 15-189291/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.19.4. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.6 (Сграда за техническо обслужване), със застроена площ 1609 кв. м. на един етаж, с предназначение: промишлена сграда, съгласно скица № 15-189297/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.19.5. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.2, със застроена площ 75 кв. м, на един етаж, с предназначение: друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда, съгласно скица № 15-189273/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.19.6. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.11, със застроена площ 16 кв. м. на един етаж, с предназначение: друг вид сграда за обитаване, съгласно скица № 15-189268/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.19.7. **Сграда** с идентификатор 68134.709.15.1, със застроена площ 2 493 (две хиляди четиристотин деветдесет и три) кв. м. на два етажа, с предназначение: сграда на транспорта, разположена в поземлени имоти с идентификатори 68134.709.15 и 68134.709.16, като принадлежи към поземлен имот с идентификатор 68134.709.15 съгласно скица № 15-189263/19.04.2016 г. на СГКК-гр. София.

1.20. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.17, с площ по скица 16 255 кв. м., а по нотариален акт 16 204 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал 2, парцел XIX, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.46, 68134.709.27, 68134.709.28, 68134.709.29, 68134.709.18, 68134.709.16; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09118 от 25.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.21. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.31, с площ 1 175 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг вид производствен, складов обект, с номер по предходен план: квартал 2, парцел XXVII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.32, 68134.709.44; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09120 от 25.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.22. Поземлен имот с кадастрален идентификатор 07106.1401.10, съставляващ земята на ГСМ разтоварище, за който предстои съставяне на Акт за публична държавна собственост и находящото се към него съоръжение:

1.22.1. **Съоръжение**, състоящо се от: ЖП разтоварище ГСМ, цистерна Р-50 №69, цистерна Р-50 № 70, сондажен кладенец с идентификатор 07106.1401.10.2, с площ по скица 17 кв. м, метална ограда; стационарна система за транспортиране на дрениран и утаен керосин, с идентификатор 07106.1401.10.1, с площ по скица 33 кв. м, резервоар подземен - 4 куб. м N37, агрегат дизел АД100-3С4 SW680 (АД-10030SM 680), помпа за нефтопродукти и керосин, нивомер за тръбен кладенец, помпа потопяема за жп разтоварище, апарат за ръчно командване на жп стрелки, апарат за ръчно командване на 17 жп стрелки, система, разходомерна за гориво-разтоварище ГСМ, филтърна и обезвъздушителна система, навес, помпа водна WT40XK3-DE HONDA, представляващо Разтоварище на база за ГСМ, намиращо се върху поземлен имот с идентификатор 07106.1401.10, съгласно комбинирана скица, издадена от ГИС – София на 04.08.2014 г., с площ по кадастрална карта 15 811 кв. м, а по архивен кадастрален план – 15 369 кв. м, с трайно предназначение на територията: за ГСМ, смесена производствена зона, както и съоръжение – керосинопровод със следните характеристики: диаметър на тръбата $\phi 159/4,5$, с работно налягане 0,96 МРа и пробно налягане от 1,2 МРа; с геодезични координати в Софийска система: начална точка $X = 52076,392$, $Y = 47191,3095$, попадаща в имот с идентификатор 07106.1401.10; крайна точка с координати $X = 50781.4250$, $Y = 48289.8055$, попадаща в имота по т. 1.1.1 с идентификатор 68134.709.14; координати на основни чупки на трасето: $X = 50761.3650$, $Y = 48207.0006$; $X = 51068.8546$, $Y = 48081.7849$; $X = 51743.9333$, $Y = 47284.0038$ и $X = 51876.1390$, $Y = 47277.7809$; с обща дължина 1965 м. л.

1.23. Сгради, намиращи се в град София, Столична община, област София, район Слатина, както следва:

1.23.1. **Сгради** (Карго зона – Летище София), построени в поземлен имот с идентификатор 68134.709.480 номер по предходен план: 18, квартал: 2, УПИ ХЛП представляващи: сграда с идентификатор 68134.709.480.4 – административно-битова, с площ 102 кв. м; сграда с идентификатор 68134.709.480.5 – сектор рентген и служебен вход-изход, с площ 126 кв. м; сграда с идентификатор 68134.709.480.6 – три обемни клетки, с площ 15 кв. м; сграда с идентификатор 68134.709.480.1, с площ 2712 кв. м, състояща се от: хале - перонна механизация, навес – карго-склад, Склад „Безмитно-валутна търговия“ и карго-склад със зарядно за електрокари; за поземлен имот с идентификатор 68134.709.480 е издадена скица № 15-600297-05.12.2016 г. , за сградите е съставен Акт за публична държавна собственост № 09113 от 25.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.23.2. **Сграда**, намираща се в град София, Столична община, област София, район Слатина, разположена в поземлени имоти с идентификатори 68134.709.16 и 68134.709.478, като принадлежи към поземлен имот с идентификатор 68134.709.478), номер по предходен план: 18, кв. 2, УПИ ХЛ, с идентификатор 68134.709.478.1, на два етажа, с предназначение: сграда на транспорта, със застроена площ 3 064 (три хиляди шестдесет и четири) кв. м. Сградата съставлява Пътнически терминал -1 „Пристигане“; за ПИ 68134.709.478 е издадена скица № 15-600295-05.12.2016г.; за сградата е съставен Акт за публична държавна собственост № 09092 от 11.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.24. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2050, с площ 21 413 кв. м., с трайно предназначение на

територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за летище, аерогара, с номер по предходен план: квартал: 2, парцел XI, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.6, 68134.709.428, 68134.8578.89, 68134.608.2051, 68134.709.54, 68134.709.9, 68134.709.7, 68134.608.2048, 68134.608.2049, 68134.608.2057, 68134.608.1503, 68134.608.2056, 68134.608.2043, 68134.608.2055, 68134.608.2058 и 68134.608.2052; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09133/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.25. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2043, с площ 1 371 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за Летище, аерогара, с номер по предходен план: няма, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.608.2052, 68134.608.2050, 68134.608.2055 и 68134.608.2058; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09138/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.26. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2048, с площ 1 095 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал: 2, парцел XII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.608.2049, 68134.608.2050, 68134.709.9, 68134.709.7, 68134.709.1, 68134.608.2047, 68134.608.2045 и 68134.608.2046; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09134/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.27. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2046, с площ 132 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: 1219.743, квартал: 2, парцел XII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.608.2049, 68134.608.2048, 68134.608.2047 и 68134.608.2045; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09136/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.28. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2049, с площ 54 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал: 2, парцел XIII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.608.2050, 68134.608.2048, 68134.608.2046, 68134.608.2045, 68134.608.2044 и 68134.608.2057; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09135/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.29. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2045, с площ 86 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: 1219.743, квартал: 2, парцел XIII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.608.2057, 68134.608.2049, 68134.608.2046, 68134.608.2048, 68134.608.2047, 68134.608.1503 и 68134.608.2044; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09137/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

1.30. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Подуяне, с идентификатор 68134.608.2047, с площ 442 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за

движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал: 2, парцел XIII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.608.2044, 68134.608.2045, 68134.608.2046, 68134.608.2048, 68134.709.7, 68134.709.1, 68134.709.53 и 68134.608.1503; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09132/14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град.

2. Съоръжения и оборудване, намиращи се върху концесионната територия и съставляващи прилежаща инфраструктура, посочени в Документацията за концесията;

2.1. Писта, пътеки за рулиране, перони и други съоръжения, посочени в документацията за концесията;

2.2. Сгради, съоръжения и системи на визуалните аеронавигационни средства (светотехническо осигуряване), посочени в документацията за концесия;

2.3. Други съоръжения и оборудване по опис, посочени в документацията за концесията;

2.4. Съоръжения на техническата инфраструктура, свързани с електроснабдяване, водоснабдяване и канализация, и газификация:

2.4.1. Електроснабдяване:

Електроснабдяването на летище София се осъществява от следните външни независими източници:

За Терминал 1:

– ТЕЦ „София – Изток“ - средно напрежение (СрН) 6 kV;

– Подстанция „Искър – Индустрия“ - СрН 6 Kv;

– Подстанция „София – Изток“ - СрН 10 Kv.

За Терминал 2:

– Подстанция „Искър-Индустрия“ - СрН20 kV – извод „Боинг“;

– Подстанция РЦ РВД – Блок 6 - СрН20 kV – извод „Аерогара – SS1”.

На територията на летище София са изградени главни разпределителни подстанции средно напрежение, трансформаторни подстанции средно напрежение и вътрешни кабелни електрозахранващи мрежи, както следва:

За Терминал 1: Главна разпределителна подстанция (ГРП) средно напрежение с единична секционирана шинна система 6 kV, захранена от ТЕЦ „София-Изток“ и от подстанция „Искър-Индустрия“ и единична шинна система 10 kV, захранена от подстанция „София-Изток“ Шинните системи 6 kV и 10 kV са свързани чрез междинен трансформатор ТМ 1000 kVA, 10/6 kV. От ГРП се захранват следните трансформаторни подстанции на средно напрежение: 6/0,4 kV – ТП 1, ТП 1 А, ТП – 8, ТП – 9, ТП – Хангар, ТП – ВИП А; 6/0,4 kV за светотехническа система (СТС) – ТП 2; ТП Локатор; КТП „Запад“, ТП 3 и ТП 2, КТП „Изток“, ТП 4; 10/0,4 kV – ТП-6, ТП – 7, ТП -10, ТП – 10 А, ТП -11, ТП – Северен район.

ТП – Тренажор. Трансформаторните подстанции са захранени с кабели средно напрежение, положени в колектор и изкопи.

Забележка: ТП10, ТП 10А, ТП-Северен район и ТП-Тренажор като сгради и съоръжения, а ТП 6 – само като сграда, не са собственост на летище София.

За Терминал 2: Главна разпределителна подстанция SS1 средно напрежение 20 kV с единична секционирана шинна система, захранена от подстанция „Искър-Индустрия“ и от възлова подстанция на РЦ РВД блок 6. От подстанция SS1 се захранват подстанция SS2 – с единична секционирана шинна система с два трансформатора 20/0,4

kV; подстанция SS4 - с единична секционирана шинна система с два трансформатора 20/0,4 kV. От подстанция SS2 се захранва подстанция SS3 – с единична секционирана шинна система с два трансформатора 20/0,4 kV. Подстанциите са захранени с кабели средно напрежение 20 kV, положени в проходим колектор и изкопи.

Изграден е мачтов трафопост 20/0,4 kV, захранен чрез въздушен електропровод от подстанция „Искър-Индустрия“.

За резервиране на всички приоритетни консуматори в Терминал 2, светотехническата система (СТС), част от Терминал 1, ВИП А и разтоварище ГСМ в случай на отпадане на основното електрозахранване, са инсталирани местни аварийни източници – дизелови генератори в ТП SS1; в ТП SS2; в ТП SS3; в ТП SS4; в ТП 2; в ТП 3; в ТП 4; в ТП Локатор; в КТП „Изток“; в КТП „Запад“; в ГРП Т1; в ТП 8 за ВИП А и в разтоварище ГСМ.

Прожекторите за осветление на перона, стоянките и антиобледенителните площадки са с натриеви лампи високо налягане с мощност 600 и 400 W с възможност за регулиране на мощността.

Системата за контрол и мониторинг на светлините за ПИК и ПР на Летище София е проектирана и изпълнена от SAFEGATE и дава възможност за непрекъснато следене на състоянието им. Захранването на първичните вериги на лампите за ПИК и ПР се осъществява от регулатори за постоянен ток с мощности от 5 kV до 30 kV.

2.4.2. Водоснабдяване и канализация:

2.4.2.1. Водоснабдяване

Водоснабдяването на „Летище София“ става с три водопроводни връзки. Едната е от общ площадков водопровод за летищния комплекс с главен водомер с водомерна шахта в зоната на кръстовището на улици „Мими Балканска“ и ул. „Продан Таракчиев“ при пресичането с бул. „Брюксел“. Общият площадков водопровод на територията на летищния комплекс е само с една връзка към уличния водопровод, експлоатиран от „Софийска вода“ АД. Двата терминала захранени от тази връзка са с отделни контролни водомерни възли и с отделни клиентски номера. Втората водопроводна връзка е директно от уличен водопровод експлоатиран от „Софийска вода“ АД. Тя е изградена през 2016г. и има самостоятелен водомерен възел разположен в шахта. Тази връзка също има самостоятелен клиентски номер. С третата връзка става захранването с вода на ГРП директно от уличния водопровод преминаващ по ул. „Продан Таракчиев“. И за нея има самостоятелен водомерен възел разположен във водомерна шахта. Тази връзка също има самостоятелен клиентски номер. Водопроводните мрежи и за двата терминала са смесени, като провеждат вода за питейни, противопожарни и технически нужди. Доставчик на водата за летищния комплекс е „Софийска вода“ АД.

2.4.2.2. Канализация

На територията на летище София съществува обща площадкова канализационна мрежа, в която се извършва отводняването на всички основни потребители на вода, двата терминала, карго, автостопанство и ГСМ. Отводняването на битово-фекалните води от Терминал 2 се извършва с битово-фекална помпена станция. Дъждовните води от Терминал 2 се отводняват към ретензионното езеро в бивша кариера „Стари силози“, от където се препомпват към река Искър с мощна помпена станция. Изградена е нова приемателна РШ, свързана към площадковата канализация, в която се изливат отпадните води от водоносните, обслужващи самолетите. Отводняването на стар ЦИК и новата противопожарна станция се извършва към локални събирателни шахти. Отпадните битово-фекални водни количества са приети равни на водоснабдителните от „Софийска

вода“ АД. Същите се отчитат от водомерите и към тях се начисляват загубите, генерирани от вътрешноплощадковия водопровод.

2.4.2.3. Сондажи за вода

„Летище София“ ЕАД има 5 броя сондажни кладенеца, за използването на които има издадени разрешителни от Басейновата дирекция за управление на водите – Дунавски район с център Плевен. Те осигуряват вода за технически и противопожарни нужди, както и за захранване на климатичната система на Терминал 2. Те са както следва:

Водоизточник Подземни води	Местоположение	Разрешително	Използване на водата
Тръбен кладенец 1	Автостопанство Терминал 1	№ 1434/08.10.2014 г.	Измиване на автомобили и други цели.
Тръбен кладенец 2	ГСМ Терминал 1	№ 1434/08.10.2014 г.	Противопожарни нужди и други цели.
Тръбен кладенец 3	Разтоварище Терминал 1	№ 1434/08.10.2014 г.	Противопожарни нужди и други цели.
Тръбен кладенец 1 Терминал 2	Техническа зона, Терминал 2	№ 849/28.08.2012 г.	Охлаждане
Тръбен кладенец 1 Терминал 2	Техническа зона, Терминал 2	№ 849/28.08.2012 г.	Охлаждане

2.4.2.4. Източници на замърсяващи дейности:

Съдържанието на тоалетните на самолетите се изпомпва от тоалетни автомобили, които го изливат в канализационна шахта на специално изградена за целта площадка в западната част на летище София, за което е налично писмено съгласие от „Софийска вода“ АД.

През зимния сезон се извършват антиобледенителни процедури на самолетите само на предназначените за това площадки (Изток и Запад). Площадките са оборудвани с подземни резервоари за събиране на антиобледенителната течност. След приключване на зимния сезон специализирано дружество изпомпва съдържанието на тези резервоари.

2.4.2.5. Пречиствателни съоръжения

Отточните дъждовни води от отводнителната система на перона пред Терминал 1 преминават през каломаслоуловител (КМУ) 1, а тези от перона пред Терминал 2 през КМУ 2, като се заустват в отводнителна канавка, която ги отвежда в р. Искър. За тази цел има издадено разрешително от Басейнова дирекция за управление на водите – Дунавски район с център Плевен № 1487/03.12.2014 г.

Пречистването на отточни дъждовни води от откритите площи за паркиране, подземният паркинг и покривът на Терминал 2 – преминават през КМУ 3, след което се заустват в ретензионното езеро в парка до Терминал 2, откъдето чрез помпена станция се отвеждат в р. Искър. За тази цел има издадено разрешително от Басейнова дирекция за управление на водите – Дунавски район с център Плевен № 1647/05.06.2015 г.

2.4.3. Газификация:

Съгласно Решение № 475 на Министерския съвет от 26.06.2006 г., за имот публична държавна собственост се обявява изградената от Държавно предприятие “Ръководство на въздушното движение” част от газопроводното отклонение до Единния център за управление на въздушното движение с обща дължина на частта 3436,63 м, намираща се в София, район “Искър”, с място на врязване в съществуващия газопровод Ф 630 x 8, захранващ ТЕЦ “София - Изток”, с начало на газопроводното отклонение - кранов възел N 1 (КВ N 1) - на 3 м преди неподвижната опора на въздушния преход над река Искър от съществуващия газопровод, и крайна точка - кранов възел N 2 (КВ N 2), състояща се от:

- Част I – газопровод от стоманени тръби Ф 219 x 6 с обща дължина 3152,63 м, разположен в общински имоти, с трасе от кранов възел N 1 до т. В44 (слива се с т. В0 по част II), определено по проектите координати на чупките на трасето на газопровода, установени при изготвянето на работните чертежи, съгласно приложението към решението; и

- Част II – газопровод от стоманени тръби Ф 219 x 6 с обща дължина 284 м, разположен на територията на обект “Единен център за управление на въздушното движение”, с трасе от т. В0 (слива се с т. В44 по част I) до кранов възел N 2, определено по координатите на чупките на трасето на изградения газопровод, установени при заснемането за изготвянето на екзекутивни чертежи, съгласно приложението към решението.

С решението са предоставени 1/2 идеални части от описаното по-горе съоръжение безвъзмездно за управление на Министерството на транспорта за нуждите на Главна дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация”, респективно – се предоставя за ползване на “Летище София” ЕАД, което да осигурява пропорционална част от средствата, необходими за поддържането на имота от събираните от “Летище София” ЕАД летищни такси.

При възлагане на концесия, доколкото на концесионера ще бъде предоставено ползването, съвместно с ДП „РВД“ на описаното по-горе съоръжение, концесионерът следва да осигурява съответна част от неговата поддръжка, в т.ч. необходимите средства.

3. Включване на допълнителни поземлени имоти, сгради и съоръжения в Обекта на Концесията

3.1. В Обекта на Концесията се включват сградите, съоръженията и оборудването, които ще бъдат изградени и/или монтирани от Концесионера, на негов риск и с негови средства, във връзка с изпълнението на Концесионния договор и при условията, уговорени в него.

3.2. В Обекта на Концесията могат да бъдат включени допълнителни поземлени имоти, сгради и съоръжения – публична държавна собственост, необходими за разширяване на Обекта на Концесия, когато това се предвижда съгласно одобрен генерален план за развитие на Летището и е свързано с изпълнение на инвестиционната програма на Концесионера, при условията и по реда, предвидени в Концесионния договор.

3.3. С допълнително споразумение към концесионния договор, след издаване на актове за публична държавна собственост като част от обекта на концесия ще бъдат включени и следните имоти:

3.3.1. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.478, с площ 4 184 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: 18, квартал 2, парцел XL, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.479, 68134.709.496, 68134.709.480, 68134.709.469, 68134.709.16;

3.3.2. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.480, с площ 19 026 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: 18, квартал 2, парцел XLII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.479, 68134.709.496, 68134.709.469, 68134.709.478;

3.4. С допълнително споразумение към концесионния договор при възникване на обективна нужда с оглед осигуряване на необходимото ниво на обслужване на летището, като част от обекта на концесия могат да бъдат включени и следните имоти:

3.4.1. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.60 с площ 15 732 кв. м., за който е съставен АПДС № 09119 от 25.04.2016 г., находящ се в УПИ XVIII-24, 60 – „за КОО“, който е предоставен за ползване на Министерство на отбраната;

3.4.2. Поземлен имот, намиращ се в град София, район Слатина, с идентификатор 68134.709.24, с площ 11 776 кв. м., с трайно предназначение на територията: урбанизирана, и с начин на трайно ползване: за друг поземлен имот за движение и транспорт, с номер по предходен план: квартал 2, парцел XVIII, при граници на имота по скица: съседни поземлени имоти № 68134.709.23, 68134.709.50, 68134.709.42, 68134.709.18, 68134.709.59, 68134.709.60, 68134.709.43; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09119 от 25.04.2016 г. от Областния управител на област София-град.

4. Поземлени имоти, сгради и съоръжения, които се намират в района на Летището, но не се включват в Обекта на Концесията

4.1. Поземлени имоти, сгради – публична държавна собственост, съоръжения и оборудване, предоставени за управление и ползване на **Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“**, както следва:

4.1.1. Поземлен имот и сграда – Поземлен имот с идентификатор 68134.709.20, находящ се в УПИ XXI – „за летищна контролна кула“, за който е съставен АПДС № 07254/29.07.2009 г., и сграда с идентификатор 68134.709.20.1 (Летищна контролна кула), за който е съставен АПДС № 08297/30.09.2013 г.;

4.1.2. Сграда с идентификатор 68134.709.469.9 (Сграда ЛРЛК „Селения“ – летищен радиолокационен комплекс, стар пл. № 414 от кв. 2) и сграда с идентификатор 68134.709.469.10 (Сграда АР-1, стар пл. № 412 от кв. 2), за които е съставен АПДС № 09139 от 14.05.2016 г., находящи се в Поземлен имот с идентификатор 68134.709.469 в УПИ X-10, 457, 458, 469, 470 - "за перони, обслужване, ППО и трафопост";

4.1.3. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.458 (терен за нов летищен радар) с площ 796 кв. м., за който е съставен АПДС № 02296/09.11.2016 г. и поземлен имот с идентификатор 68134.709.457 (път за достъп до радара) с площ 852 кв. м., за който е съставен АПДС № 02297/09.11.2016г., находящи се в УПИ X-10, 457, 458, 469, 470 - "за перони, обслужване, ППО и трафопост";

4.1.4. Сграда с идентификатор 68134.709.9.2, със застроена площ от 8 кв. м., на един етаж, с предназначение: друг вид производствена складова инфраструктурна сграда.

4.1.5. Поземлени имоти, сгради и съоръжения на ДП РВД и резервирани обслужващи площи към тях;

4.1.6. Трасета на кабелни тръбни мрежи и колектори на територията на летище София изградени, поддържани и експлоатирани от ДП РВД;

4.1.7. ½ (една втора) идеални части от газопроводно отклонение до Единния център за управление на въздушното движение, предоставени съгласно Решение № 475 на Министерския съвет от 26.06.2006 г.;

4.1.8. ½ идеална част от Укрепване на р. Искър - южно от летище София от км.275+800/км 0+000/ до км. 276+925,50/км 1+125,5/, съгласно Разрешение за ползване № СТ-12-57/04.02.2005 г., дига находяща се на територията на поземлени имоти по кадастрална карта с номера: 68 134.709.467, 68 134.709.466, 68 134.709.465, 68 134.709.464, 68 134.709.463, 68 134.709.462 и 68 134.709.461.

4.2. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.12, находящ се в УПИ VIII-12 – „За VIP терминал“, с площ 38 132 кв. м.;

4.3. От поземления имот с идентификатор 68134.709.469 с площ 1 200 059 кв. м се изключват и не са част от обекта на концесия: перон VIP 1 с площ 10 120 кв. м., перон на Авиоотряд 28 с площ 17 400 кв. м. с координати на гранични точки, посочени в Приложение № [2.А.5] и площ от 1 120 кв. м. за питомник за служебни кучета на Министерството на вътрешните работи с координати на гранични точки, включително прилежащите сгради с идентификатор 68134.709.469.18 и 68134.709.469.19, Приложение № [2.А.5]; за имота е съставен Акт за публична държавна собственост № 09139 от 14.05.2016 г. от Областния управител на област София-град;

4.4. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.460 с площ 55 210 кв. м., за който е съставен АПДС № 09126 от 25.04.2016г., находящ се в УПИ XIV-460 - „за администрация и техническо обслужване“, заедно с построените в него сгради с идентификатори 68134.709.460.1, 68134.709.460.2, 68134.709.460.3, 68134.709.460.4, 68134.709.460.5, 68134.709.460.6, 68134.709.460.7, 68134.709.460.8, 68134.709.460.9, 68134.709.460.10, 68134.709.460.11, 68134.709.460.12, 68134.709.460.13, 68134.709.460.14, 68134.709.460.15, 68134.709.460.16, 68134.709.460.17,

68134.709.460.18, 68134.709.460.19, 68134.709.460.20, 68134.709.460.21, 68134.709.460.22, 68134.709.460.23 и 68134.709.460.24, които са предоставени за ползване на Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“;

4.5. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.470 с площ 1 743 кв. м., находящ се в УПИ X-10, 457, 458, 469, 470 - "за перони, обслужване, ППО и трафопост", който с Решение № 806 от 21.09.2016 г. на МС ПИ с идентификатор 68134.709.470, на основание чл. 6, ал. 1 от ЗДС и чл. 5, ал. 2 от ППЗДС е обявен за частна държавна собственост, с цел предоставянето му за реализиране на проект West Wing Extension Project: „Разширяване на база за ремонт и поддръжка на самолети „Луфтханза Техник София“ ООД;

4.6. Поземлен имот с идентификатор 68134.709.47 с площ 4 919 кв.м., находящ се в УПИ XV-19, 47-„за пътнически терминал, администрация, търговия, обслужване трасе на метрополитена и метростанция“, и **поземлен имот с идентификатор 68134.709.48** с площ 2 997 кв. м., находящ се в УПИ XVI-26, 41, 48 - „за администрация, търговия, обслужване и трасе на метрополитена“, които са прехвърлени от държавата чрез областния управител на Област София на Столична община за изграждане на линия на метрото и на метростанция, и понастоящем са публична общинска собственост, заедно с изградените върху тях обекти;

4.7. Поземлени имоти, които поради устройствените им характеристики не са подходящи за включване в Обекта на Концесията, както следва:

№	Урегулиран поземлен имот (УПИ) / устройствено предназначение	ПИ идентификатор	АДС		Площ кв.м.
			№	дата	
1	XL - "терен за комуникации, инженерна инфраструктура и озеленяване"	68134.709.52	09107	11.4.2016	285.00
2	XL - "терен за комуникации, инженерна инфраструктура и озеленяване" и улична регулация	68134.709.53	09108	11.4.2016	2 463.00
3	УПИ II-„за спорт, гаражи и озеленяване“, кв. 280, м. „ж.к. „Христо Ботев“	68134.709.54	09109	11.4.2016	9 759.00
4	Извън урбанизирана територия в земеделска устройствена зона	68134.8571.55	09123	25.4.2016	138.00
5	Извън урбанизирана територия в земеделска устройствена зона	68134.8571.156	09124	25.4.2016	2 537.00
6	Извън урбанизирана територия в земеделска устройствена зона	68134.8571.157	09125	25.4.2016	1 769.00
7	За озеленяване	68134.608.2051	Нотариален акт		2 296.00
8	улична регулация	68134.709.44	09121	25.4.2016	2 200.00

9	улична регулация, ЖП ареал	68134.709.56	09102	11.4.2016	11 983.00
10	улична регулация, ЖП ареал	68134.709.58	09122	25.4.2016	20 015.00
11	улична регулация, ЖП ареал	68134.709.72	09106	11.4.2016	331.00
12	улична регулация, ЖП ареал, кв. 22, м. "ж.к. "Христо Ботев" (производствена зона)	68134.709.57	09103	11.4.2016	16 366.00
13	улична регулация, УПИ ХХП - "за ЖП ареал и озеленяване", кв. 10, м. "ж.к. "Христо Ботев" и УПИ ХП - "за обществено обслужване и трафопост", кв. 11, м. "ж.к. "Христо Ботев"	68134.709.55	09110	11.4.2016	28 031.00
14	УПИ ХХП - "за ЖП ареал и озеленяване"	68134.709.61	09105	11.4.2016	943.00

4.8. Сгради, които са собственост на или се държат от трети лица, както следва:

Идентификатори на сгради/постройки	Местонахождение ПИ / УПИ	Трето лице собственик / ползвател
68134.709.15.7 68134.709.15.8 68134.709.15.9 68134.709.15.10	ПИ с ид. 68134.709.15 в УПИ V-15 – „за наземно обслужване и ППО“	„Пазари Юг“ ЕАД (едноличен собственик на капитала – Столична община, гр. София)
68134.709.469.17 – 68134.709.469.20 68134.709.469.21 68134.709.469.22 68134.709.469.23	ПИ с ид. 68134.709.469 в УПИ X-10, 457, 458, 469, 470 – „за перони, обслужване, ППО и трафопост“	За премахване Авиокомпания Хемус Ер ЕАД или България Ер Меинтенанс ЕАД
68134.709.19.7	ПИ с ид. 68134.709.19 в УПИ XV-19, 47 – „за пътнически терминал, администрация, търговия, обслужване, трасе на метрополитена и метростанция“	Авиокомпания Хемус Ер ЕАД или България Ер Меинтенанс ЕАД
68134.709.24.1 68134.709.24.2 68134.709.24.3 68134.709.24.4	ПИ с ид. 68134.709.24 в УПИ XVIII-24, 60 – „за КОО“	Транс Еър ЕООД

IV. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ И ОТБРАНАТА НА СТРАНАТА, ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ, ЗОНИ И ОБЕКТИ И ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД

Настоящият раздел е съставен с оглед разпоредбите на ЗК и отразява основните положения а концесията по въпросите, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред. Отделено е внимание и на спазване на приложимите разпоредби, правила и процедури при изпълнението на концесионния договор, включително като директно са пренесени текстове от проекта на концесионен договор. Доколкото обект на концесия е летище (гражданско летище за обществено ползване), внимание е отделено и на функциите на летищния оператор в областта на безопасността и сигурността на гражданското въздухоплаване, но с въздействие по отношение на националната сигурност и отбраната на страната, както и обществения ред.

1. Приложими разпоредби от ЗК

1.1. Съгласно чл. 24 от Закона за концесиите, не се възлагат концесии при опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред, както и в други случаи, определени със закон. Предварителните проучвания, които се базират на изготвените анализи не обосновават наличието на която и да е от хипотезите на чл. 24 от Закона за концесиите.

1.2. В съответствие с чл. 60 от ЗК, и като съответно приложими към настоящия раздел на обосновка на концесията (свързано с националната сигурност и обществения ред), следва да бъдат посочени основанията за изключване на участник в процедурата, така, както са посочени по-долу в тази обосновка, както и в Документацията за концесията. При наличие на което и да е от основанията по чл. 60 от ЗК, съответният участник се изключва от процедурата. Също така, като допълнение в Документацията за концесията, като основания за изключване са предвидени и следните случаи: (а) участник или който и да било от неговите акционери, пряко или косвено, произхожда от държави, които са обект на санкции, наложени от Съвета за сигурност на ООН; или (б) участник или който и да било от неговите акционери е лице, включено в Списъка на Европейския съюз на лица, групи и субекти, които са предмет на финансови санкции от страна на ЕС² към момента на подаване на заявлението за участие и офертата.

1.3. Проектът на концесионен договор съдържа приложимите задължения, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред (чл. 122, ал. 2, т. 15 от ЗК).

1.4. Проектът на концесионен договор също така предвижда, съгласно чл. 123, ал. 1 от ЗК), че икономическият баланс може да бъде нарушени, когато възникна опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред.

1.5. Съгласно чл. 135 от ЗК, при последващо възникване на опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред, страната по концесионния договор, която е узнала за това, е длъжна незабавно да уведоми другата страна. При възникване на някое от посочените обстоятелства концесионният договор се изменя, ако е налице някое от основанията по чл. 137-139, или се прекратява. Съответните на този текст разпоредби са отразени в проекта на концесионен договор.

² https://eeas.europa.eu/topics/sanctions-policy/8442/consolidated-list-of-sanctions_en

1.6. Съгласно чл. 146, ал. 1, т. 1 от ЗК, концесионният договор може да бъде прекратен едностранно от концедента, при последващо възникване на опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред, освен, ако не е налице основание за изменение на договора. Разпоредба в тази връзка е предвидена в проекта на концесионен договор.

В изпълнение на законовите разпоредби, проектът на концесионен договор предвижда концесионерът да изготви, в съответствие със Законодателството, и по-конкретно в съответствие с Регламентите за сертифициране и техните Правила за изпълнение, план за управление на персонала по сигурността (нает или договорен от Концесионера) – този план се основава на оценката на Концесионера за рисковете от организацията на охраната спрямо служителите и обществеността, като включва кодекс за поведение на персонала по сигурността, в съответствие с приложимите стандарти по околната среда и безопасността и добрите индустриални практики. Концесионерът ще се координира и ще си сътрудничи със съответните държавни органи и EASA в това отношение.

2. Съответно приложим общ правен режим.

2.1. Национална сигурност и отбрана

С Постановление № 181 на Министерския съвет от 2009 г. за определяне на стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност (Постановление № 181), Летище София е определено за стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България и който е част от критичната инфраструктура на страната. Постановлението е издадено на основание чл. 41, ал. 2 от ППЗДАНС, който предвижда, че стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност, се определят от Министерския съвет в единен списък по предложение на съответните министри или ръководители на ведомства след предварително съгласуване с председателя на агенцията. Тези обекти и дейности са част от критичната инфраструктура на страната.

Легална дефиниция на понятието „стратегически обекти“ се съдържа в § 1, ал. 1, т. 8 от Допълнителната разпоредба на ППЗДАНС. Съгласно тази дефиниция това са административни, промишлени, транспортни или комуникационни обекти, от чието нормално функциониране зависи дейността на органите на държавното управление и работата на основните отрасли от икономиката на страната. Терминът „критична инфраструктура“ е дефиниран в § 1, т. 18 от Допълнителните разпоредби на Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България (ЗОВСРБ), като система от съоръжения, услуги и информационни системи, чието спиране, неизправно функциониране или разрушаване би имало сериозно негативно въздействие върху здравето и безопасността на населението, околната среда, националното стопанство или върху ефективното функциониране на държавното управление.

Защитата на стратегическите обекти и обектите, обявени за критична инфраструктура се осигурява от органите на Министерството на вътрешните работи самостоятелно или съвместно с органите на Министерството на отбраната, структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната и Българската армия и други специализирани органи (чл. 35, ал. 3 ЗОВСРБ). В чл. 92, ал. 2 от Закона за Министерството на вътрешните работи (ЗМВР) е предвидено, че Министерството на вътрешните работи (МВР) осъществява охрана от полицейски органи, включително със сигнално-охранителна и друга техника, на обектите, посочени в приложение № 1, между които е и Летище София. Охраната на тези обекти е уредена като задължение на МВР, за което то не получава възнаграждение, като разходите по осъществяването на охраната

се отчитат по бюджета на МВР (чл. 92, ал. 9). Следователно, за осъществяваната от МВР задължителна охрана на Летище София като обект на критичната инфраструктура на страната, концесионерът не следва да дължи възнаграждение.

Съгласно чл. 4, т. 9 от Закона за държавната агенция „Национална сигурност“ (ЗДАНС), Държавната агенция „Национална сигурност“ („ДАНС“) извършва дейности за защита на стратегически за страната обекти и дейности. Защитата на стратегическите обекти и дейности от значение за националната сигурност включва:

1. контрол на организацията на физическа защита (охрана) на обектите, включително с оглед противодействие на заплахи от терористичен характер, който обхваща мерките за сигурност на стратегическите зони и режима на достъп до стратегическите зони и зоните, свързани с изпълнението на стратегическите дейности;

2. контрол на информационната защита, осъществявана чрез административни, организационни, технически и криптографски мерки;

3. оказване съдействие на ръководителите на стратегически обекти и на възлагащите стратегически дейности при идентифициране и оценка на потенциални заплахи, насочени срещу стратегически обекти и дейности от значение за националната сигурност (чл. 41, ал. 2 от ППЗДАНС).

Ръководителите на стратегически обекти отговарят за изпълнението на мерките за защитата им, включително за финансирането на тези мерки.

Контролът по изпълнението на горните мерки за защита се осъществява чрез планови или инцидентни проверки от служители на ДАНС. Предмет на проверките са задължителните мерки за сигурност на стратегическите зони, режимът на достъп до стратегическите зони и зоните, свързани с изпълнението на стратегическите дейности, и задължителните мерки за сигурност на комуникационните и информационните системи и активи на стратегическите обекти, и лицата, осъществяващи стратегически дейности. При извършване на проверките служителите на ДАНС имат право на достъп до обектите, помещенията, комуникационните и информационните системи и активите в проверявания стратегически обект, до документите, свързани с организацията по физическата и информационната защита на проверявания стратегически обект, както и да изискват обяснения от ръководителите и служителите от проверявания стратегически обект.

ДАНС издава разрешения за работа или за извършване на конкретно възложена задача в стратегическите зони на стратегическите обекти и зоните, свързани с изпълнението на стратегически дейности (чл. 40, ал. 1, т. 2 от ППЗДАНС). Тези разрешения предоставят достъп до стратегическите зони на стратегическия обект или до зоните, свързани с изпълнението на стратегическата дейност. За еднократни посещения в стратегическите зони на стратегическите обекти и в зоните, свързани с изпълнението на стратегически дейности, не се издават разрешения за достъп, а посетителят се придружава от служител, получил такова разрешение. Разрешенията за работа или за извършване на конкретна задача в стратегическите зони на стратегическите обекти или в зоните, свързани с изпълнението на стратегически дейности, важат за срока на заемане на съответната длъжност или за срока на изпълнение на конкретната задача, но за не повече от 3 години. Ръководителите на стратегически обекти и възлагащите съответната дейност предоставят на ДАНС списък на длъжностите, които изискват достъп до стратегическите зони на стратегическия обект и до зоните, свързани с изпълнението на стратегическа дейност, като при промяна в списъка те са длъжни да уведомят ДАНС незабавно.

Член 57, ал. 1, т. 2 от ЗОВСРБ предвижда, че Въоръжените сили на Република България могат да изпълняват задачи по охраната на стратегически обекти и обекти от критичната инфраструктура, за което може да се сключи договор със заинтересуваните

лица, както и провеждане на специални операции за противодействие на тероризма и преодоляване на последиците от тероризъм. При обявяване на положение на война, военно положение или извънредно положение държавните органи и въоръжените сили контролират обектите от критичната инфраструктура на страната (чл. 123, т. 8 от ЗОВСРБ).

Съгласно чл. 43, ал. 6 от ЗГВ гражданските летища за обществено ползване и военните летища могат да бъдат ползвани съвместно. Условието и редът за съвместно ползване се определят от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на отбраната. На основание чл. 43 ал. 5 ЗГВ (в редакция отпреди изменението през 2001 г.), има издадена Заповед на Министъра на отбраната и Министъра на транспорта и съобщенията (№ ОХ-882 МО и № РД-08-902 МТС от 04.12.2000г.), с която Летище София се определя за съвместно базиране на граждански и военни въздухоплавателни средства.

Предвид това, че Летище София е определено за стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България и който е част от критичната инфраструктура на страната бъдещият концесионер – летищен оператор ще отговаря за изпълнението на мерките за защитата на летището, включително за финансирането на тези мерки. Концесионерът ще има и задължението да съдейства на служителите на ДАНС при извършването на проверки, чрез които се осъществява контрола по изпълнението на мерките за защита, включително като предоставя достъп до летището, всички негови помещения, системи и други активи, както и документи и друга информация. Ангажимент на концесионера като летищен оператор ще бъде и да иска от ДАНС да бъдат издавани/подновявани разрешенията за работа или за извършване на конкретна задача в стратегическите зони на летището, както и актуализацията на списъка на длъжностите, които изискват достъп до стратегическите зони.

По силата на Споразумението НАТО, силите на НАТО, личният състав на НАТО и изпълнителите по договор с НАТО използват летищата в Република България без да заплащат съответните такси, налози, мита, вземания или сборове, но със задължение да заплащат на разумна цена поисканите и предоставените услуги. Операциите, придвижването и достъпът им обаче не могат да бъдат възпрепятствани от неуредени плащания за тези услуги (чл. 12, т. 2). При същите условия, при поискване от НАТО, Република България е длъжна да осигурява на въздухоплавателните средства, принадлежащи на НАТО, както и на силите на НАТО и на личния състав на НАТО, намиращи се в извънредни ситуации или търпящи бедствие, достъп до най-подходящото летище под контрола на българските власти. Член 11 от Споразумението предвижда, че транзитно преминаващите или разположените на територията въздухоплавателни средства, принадлежащи на НАТО, сили на НАТО и изпълнители по договор с НАТО, не са обект на лицензионните и регистрационните изисквания в Република България. От посочените разпоредби на Споразумението НАТО следва, че за концесионерът може да възникне задължение да осигури на въздухоплавателни средства на НАТО достъп до Летище София без заплащането на летищни такси.

2.2. Класифицирана информация

Процедурата по възлагане на концесия на летище София не е свързана с класифицирана информация. Въпроси, свързани с класифицираната информация ще бъдат налице във връзка с изпълнението на концесионния договор, доколкото определеният концесионер ще следва да спазва установените правила в областта на класифицираната информация, свързани с обекта на концесия и дейностите, които се извършват на обекта на концесия. По-конкретно въпросите, свързани с класифицирана информация, ще бъдат свързани със задължения на служители на обекта на концесия,

създаването на специални регистратури и звена, така, както изисква приложимото законодателство.

2.3. Защита при бедствия

Аварийен план

Съгласно чл. 3, ал. 1 от Закона за защита при бедствия (ЗЗБ), юридическите лица организират защита при бедствия в изпълнение на възложените им функции със ЗЗБ и с другите нормативни актове, регламентиращи тяхната дейност. Юридически лица, които осъществяват дейност в обекти, представляващи строежи по чл. 137, ал. 1, т. 1, буква "г" или "д"³ от Закона за устройство на територията (ЗУТ), която представлява опасност за възникване на бедствие, са длъжни да разработят аварийен план на обекта. В буква „г“ от посочената разпоредба се включват строежи, криещи опасност от взрив, от значително вредно въздействие върху околната среда или от разпространение на отровни или вредни вещества.

Аварийният план трябва да съдържа:

1. максимални възможни последици за персонала, населението и околната среда от авария в обекта, определени въз основа на оценка на риска;
2. мерките за ограничаване и ликвидиране на последиците от авария в обекта;
3. мерките за защита на персонала;
4. разпределението на задълженията и отговорните структури и лица за изпълнение на предвидените мерки;
5. средствата и ресурсите, необходими за изпълнение на предвидените мерки;
6. времето за готовност за реагиране на структурите и лицата по т. 4;
7. реда за информиране на органите на изпълнителната власт при необходимост от въвеждане на планове за защита при бедствие (чл. 35, ал. 1 от ЗЗБ).

Юридическите лица, които осъществяват дейност в обекти, представляващи строежи по чл. 137, ал. 1, т. 1, буква "г" или "д" от ЗУТ, имат още и следните задължения:

1. утвърждават и актуализират при промяна на обстоятелство аварийния план;
2. организират провеждането на тренировки по изпълнение на аварийния план най-малко веднъж годишно;
3. предоставят на кмета на общината информация за изготвяне на общинския план за защита при бедствия относно:
 - източниците на рискове от дейността им;
 - вероятните последствия при аварии и начините за ликвидирането им;
 - възможните въздействия върху населението и околната среда;
 - мероприятията, силите и средствата за провеждане на спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи в обекта;
4. при възникнала авария в обекта са длъжни:

³ В буква „д“ се включват хидротехнически съоръжения, криещи опасност от наводнения, в т.ч. язовири и прилежащите им съоръжения и временно строителство.

- незабавно да започнат провеждането на спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи;
 - незабавно да съобщят за аварията на съответния оперативен център на Главна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението" - МВР, и на кмета на непосредствено застрашената община;
 - да предоставят на съставните части на единната спасителна система информация за взривни вещества, опасни химически вещества, източници на йонизиращо лъчение, както и друга информация за опасности за живота и здравето на хората;
 - при участие на екипи от единната спасителна система да им сътрудничат при отстраняване на аварията;
 - да осигурят безопасно унищожаване на отпадъците вследствие на аварията и нейното ликвидиране;
5. изграждат и поддържат локални системи за оповестяване за осигуряване на ранно предупреждение на персонала, компетентните органи и населението;
 6. създават, подготвят и поддържат в готовност силите и средствата по ал. 1, т. 4 и 5 и средства за защита на работещите на територията на обекта;
 7. провеждат обучение на работещите за защита при бедствия.

Локалните системи за оповестяване по т. 5 осигуряват възможност за:

- незабавно подаване на сигнал към съответния оперативен център на Главна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението" - МВР, при възникване на авария;
- предупреждаване на населението чрез задействането им от съответния оперативен център на Главна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението" - МВР.

Тези локални системи за оповестяване може да не се изграждат в обекти, представляващи строежи по чл. 137, ал. 1, т. 1, буква "г" от ЗУТ, в случаите, когато максималните възможни последици за персонала, населението и околната среда от авария, определени в аварийния план, не могат да причинят загуба на човешки живот, травми или други последици за здравето извън територията на обекта поради:

1. количеството и физикохимичните характеристики на наличните опасни вещества;
2. отдалеченост от строежи първа, втора и трета категория по чл. 137, ал. 1 от ЗУТ;
3. отдалеченост от жилищни сгради, сгради и съоръжения за обществено обслужване, както и производствени сгради, инсталации, съоръжения и прилежаща инфраструктура.

Финансовото и материално-техническото осигуряване на защитата при бедствия се осигурява от търговските дружества за обектите им.

Предвид опасността от значително вредно въздействие върху околната среда, взрив или разпространение на отровни или вредни вещества във връзка с дейността на летищата, те са обекти, представляващи строежи по чл. 137, ал. 1, т. 1, буква "г" от ЗУТ, поради което летищната администрация/летищният оператор (и съответно концесионерът) има гореописаните задължения за изготвяне и изпълнение на аварийен

план и свързаните с него мерки, както и обезпечаване на финансовото и материално-техническото осигуряване на защитата на летището при бедствия.

План за защита при бедствия на пребиваващите

На основание чл. 36 от ЗЗБ юридическите лица, осъществяващи дейност в сгради за обществено обслужване, представляващи строежи по чл. 137, ал. 1, т. 2, буква "д" от ЗУТ, трябва да изготвят план за защита при бедствия на пребиваващите. В обхвата на чл. 137, ал. 1, т. 2, буква "д" от ЗУТ се включват сгради и съоръжения за обществено обслужване с капацитет над 1000 места за посетители.

Планът за защита при бедствия на пребиваващите съдържа:

1. рисковете за обекта съгласно общинския план за защита при бедствия;
2. мерките за защита на пребиваващите;
3. разпределението на задълженията и лицата за изпълнение на предвидените мерки;
4. ресурсите, необходими за изпълнение на предвидените мерки;
5. времето за готовност за реагиране на лицата по т. 3;
6. начина на взаимодействие със съставните части на единната спасителна система.

Юридическите лица, осъществяващи дейност в сгради и съоръжения за обществено обслужване с капацитет над 1000 места за посетители, имат и следните задължения:

1. утвърждават и актуализират при промяна на обстоятелство плана за защита при бедствия на пребиваващите;
2. организират провеждането на тренировки за изпълнение на плана за защита при бедствия на пребиваващите най-малко веднъж годишно;
3. провеждат обучение на персонала за защита при бедствия.

Летище София попада в обхвата на чл. 137, ал. 1, т. 2, буква "д" от ЗУТ, тъй като има капацитет над 1000 места за посетители. С оглед на това летищната администрация/летищният оператор (и съответно концесионерът) има задължение да изготви и изпълнява план за защита при бедствия на пребиваващите и свързаните с него мерки.

Анализ и оценка на риска за установените критични инфраструктури и обектите им

Съгласно чл. 11, ал. 1 и чл. 13, ал. 1 и 2 от Наредба за реда, начина и компетентните органи за установяване на критичните инфраструктури и обектите им и оценка на риска за тях (Наредба за критичните инфраструктури) собствениците/операторите⁴ на критични инфраструктури трябва да извършват анализ и оценка на риска за установените

⁴ Съгласно § 1, т. 3 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за критичните инфраструктури "собственици/оператори на критични инфраструктури" са физически или юридически лица, които отговарят за инвестирането или за нормалното функциониране, непрекъснатостта и целостта на определена система или на част от нея, установена като критична инфраструктура в Република България.

критични инфраструктури⁵ и обектите им⁶ съгласно определена методология и да предоставят на съответния компетентен орган информация за анализа и оценката на риска.

В наредбата са определени редът, начинът и компетентните органи за установяване на критичните инфраструктури и обектите им в Република България. §2 от Преходните и Заключителни разпоредби на Наредбата за критичните инфраструктури предвижда, че стратегическите обекти и дейности от значение за националната сигурност, определени в списъка, приложение към Постановление № 181 на Министерския съвет, се приемат за установени критични инфраструктури, т. е. те не е необходимо да преминават процедурата по установяване на критичните инфраструктури и обектите им по наредбата.

Летище София е включено в списъка – приложение към Постановление № 181 и е определено за стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България, поради което то следва да се счита за установена критична инфраструктура по смисъла на Наредбата за критичните инфраструктури. Следователно, летищната администрация/летищният оператор (и съответно концесионерът) има задължение да извършва анализ и оценка на риска за летището и неговите обекти съгласно определената методология и да предоставя на съответния компетентен орган (министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията) информация за анализа и оценката на риска.

В областта на обезпечаване сигурността летищният оператор трябва да спазва общите основни стандарти за сигурността в гражданското въздухоплаване, уредени в Приложение № 1 на Регламент (ЕО) № 300/2008 и конкретизирани в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 година за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването. В допълнение, ЗГВ предвижда, че достъпът на физически лица, които изпълняват служебните си задължения, до зоните за сигурност с ограничен достъп на летището се осъществява след извършване на успешна цялостна проверка от Държавна агенция „Национална сигурност“ по критерии, посочени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване⁷. Достъпът в граничната зона се съгласува и с органите на Главна дирекция „Гранична полиция“.

Съгласно ЗГВ летищна администрация е служба за управление на летище за обществено ползване (§ 3, т. 15 от Допълнителните разпоредби на ЗГВ). Летищната администрация осигурява равнището и стандартите при изпълнение на функциите, поети като задължение от държавата, свързани със сигурността на полетите и охраната на летището, като разработва, прилага и актуализира летищна програма за постигане на авиационната сигурност с конкретни организационни и технически мерки и процедури за сигурност, съответстващи на изискванията на нормативните актове и на Националната

⁵ Съгласно § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за критичните инфраструктури "**критична инфраструктура**" е система или части от нея, които са от основно значение за поддържането на жизненоважни обществени функции, здравето, безопасността, сигурността, икономическото или социалното благосъстояние на населението и чието нарушаване или унищожаване би имало значителни негативни последици за Република България в резултат на невъзможността да се запазят тези функции.

⁶ Съгласно § 1, т. 2 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за критичните инфраструктури "**обект на критична инфраструктура**" е организационно и/или икономически обособена част от критичната инфраструктура, която е ключова за нормалното функциониране, непрекъснатостта и целостта ѝ.

⁷ В Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване се определят мерките и процедурите за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване. Националната програма се утвърждава от главния директор на ГД "ГВА" след съгласуване със съпредседателите на Съвета за сигурност в гражданското въздухоплаване.

програма за сигурност. Летищната програма за постигане на авиационна сигурност се утвърждава от главния директор на ГД "ГВА". Сред дейностите на летищната администрация, посочени в чл. 48а, ал. 3 от ЗГВ, пряко свързани с настоящата тема, следва да бъдат посочени: аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летището и в неговата околност; охраната на летището; сигурността на полетите; координацията между различните ведомства и предприятия във връзка с използването на летището.

Редът, изискванията, отговорностите и задълженията, свързани с организиране на аварийно-спасителното, противопожарното и медицинското осигуряване на полетите в района на летищата са определени в ЗГВ и Наредба № 3/2009. С наредбата се определят мероприятията в случай на аварийна ситуация на територията на летището и околностите му в радиус 5 км от контролната точка на летището, наричани "зона на отговорност".

Аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища обхваща противопожарното и медицинското осигуряване и включва дейности за:

1. спасяване на пътниците и екипажите на въздухоплавателните средства, търпящи и претърпели авиационно произшествие или инцидент в зоната на отговорност;
2. на пожари на въздухоплавателните средства в работната площ на летището, в радиус 5 км от контролната точка на летището и обекти в района, които са разположени в зона за сигурност страна въздух, зони с ограничен достъп и критичната част с ограничен достъп, засягащи безопасността на полетите или живота, здравето и имуществото на хората;
3. спасяване на хора при други аварийни ситуации в летището (актове на незаконна намеса в дейността на гражданската авиация, крупни производствени аварии и природни бедствия);
4. отстраняване от работната площ на летището на въздухоплавателно средство, което не може да се движи самостоятелно;
5. отстраняване на последствията от аварийна ситуация на летището и в зоната на отговорност.

Летищната администрация отговаря за осигуряването и ефективното ръководство на аварийно-спасителните действия при авиационно произшествие и/или инцидент на територията на летището. Летищната администрация отговаря и за осигуряване на аварийно-спасителните действия при авиационно произшествие и/или инцидент в радиус 5 км от контролната точка на летището, като аварийно-спасителните операции се ръководят от орган, определен в съответствие с предварително съгласуван план между летищната администрация и общинското ръководство на прилетищните райони, териториалните структурни звена на Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, полицията, и други организации.

Летищната администрация:

1. разработва план за мероприятията в случай на аварийна ситуация в района на летището и го съгласува с взаимодействащите органи, служби и организации;
2. осигурява:
 - необходимата противопожарна и аварийно-спасителна техника, оборудване, гасителни средства, лекарствени продукти и медицинско оборудване;
 - техническата експлоатация и поддръжката на посочената техника и оборудване;

- необходимия професионален и непрофесионален персонал за изпълнение на оперативните действия по аварийно-спасителното осигуряване;
 - обучението и поддържането на квалификацията на професионалния и непрофесионалния персонал, за изпълнение на оперативните действия при аварийно-спасителното осигуряване;
 - разпределението на задълженията на участниците в аварийно-спасителните служби;
 - използването по предназначение на оборудването, предоставяно от взаимодействиящите служби;
 - оптималното използване на летищните аварийно-спасителни и противопожарни служби;
3. информира взаимодействиящите органи за техните задължения и отговорности, определени в плана за мероприятията в аварийна обстановка, а също така и за задълженията на останалите участници;
4. осигурява организацията на оповестяването във връзка с очаквано или настъпило авиационно произшествие или инцидент;
5. осигурява необходимите финансови средства за изпълнение на изискванията на Наредба № 3/2009.

При възникване на авиационно произшествие, сериозен инцидент или инцидент в зоната на отговорност летищният оператор/летищната администрация трябва да уведоми следните органи:

1. ДП "РВД";
2. службата за търсене и спасяване или аварийно-спасителните служби в неговия район;
3. ГД "ГВА";
4. МТИТС;
5. специализираното звено за разследване на авиационни събития в МТИТС (чл. 139, ал. 3 ЗГВ).

Летищната администрация докладва в ГД "ГВА" и специализираното звено за разследване на авиационни събития за всички авиационни произшествия, сериозни инциденти, инциденти и случаи, застрашаващи безопасността на полетите, посочени в приложения № 1 - 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета. Докладването, събирането, съхранението, защитата, анализът и разпространението на информация за безопасността на полетите се извършват в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета.

2.4. Околна среда

2.4.1. Класификация на рисковия потенциал

С цел предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях за живота и здравето на хората и за околната среда всеки оператор на ново или на съществуващо предприятие и/или съоръжение, в което са налични опасни вещества по приложение № 3 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС), е длъжен

да извърши класификация на предприятието и/или съоръжението в съответствие с критериите по приложение № 3 и да документира извършената класификация. В случаите, когато предприятието и/или съоръжението се класифицира като предприятие и/или съоръжение с нисък рисков потенциал или предприятие и/или съоръжение с висок рисков потенциал, операторът е длъжен да подаде до министъра на околната среда и водите уведомление за извършената класификация, както и за всяка негова актуализация:

- преди всяко изменение, което води до промяна в списъка на опасните вещества от част 1 и/или 2 на приложение № 3 към ЗООС, налични в предприятието и/или съоръжението;

- преди всяко значително увеличаване или намаляване на количеството или значително изменение в естеството или физичната форма на дадено опасно вещество, което е налично в предприятието и/или съоръжението, както е посочено в уведомлението за извършената класификация или преди всяко значително изменение в процесите на употребата му;

- преди всяко изменение на предприятие и/или съоръжение, което би могло да има значителни последици върху опасностите от големи аварии;

- след окончателно закриване или извеждане от експлоатация на предприятието/съоръжението;

- след промяна в информацията, представена от оператора с уведомлението за извършената класификация относно името и/или търговското наименование на оператора и пълния адрес на предприятието и/или съоръжението, седалището на оператора или пълния му адрес и/или името и длъжността на лицето, което е отговорно за предприятието и/или съоръжението, ако е различно от това на оператора (чл. 103 от ЗООС).

Министърът на околната среда и водите в 10-дневен срок от подаване на уведомлението за извършената класификация потвърждава извършената класификация или уведомява оператора за установените непълноти в съдържанието на представената с уведомлението информация и/или несъответствия в извършената класификация съгласно критериите по приложение № 3 към ЗООС, като дава писмени указания и определя срок за тяхното отстраняване.

Предвид на обстоятелството, че Летище София понастоящем е класифицирано като предприятие с нисък рисков потенциал, по-нататък са разгледани само разпоредбите, които касаят такива предприятия.

Операторът на предприятие и/или съоръжение с нисък рисков потенциал е длъжен да:

1. предприема по всяко време необходимите мерки за предотвратяване на големи аварии и за ограничаване на последициите от тях за човешкото здраве и околната среда;

2. има готовност по всяко време да удостовери, че е предприел всички необходими мерки по т. 1;

3. осигурява необходимото съдействие на контролните комисии по ЗООС за извършване на проверки на предприятието/съоръжението, включително за вземане на проби и събиране на необходимата информация за установяване изпълнението на задълженията на оператора;

4. разработи политика за предотвратяване на големи аварии и да осигури нейното правилно прилагане посредством подходящи средства, структури и система за управление на мерките за безопасност;

5. изготви доклад за политиката за предотвратяване на големи аварии, в който да изложи съответната политика за предотвратяване на големи аварии и средствата, структурите и системата за управление на мерките за безопасност.

Съгласно чл. 106, ал. 1 от ЗООС, операторът на ново предприятие и/или съоръжение с нисък рисков потенциал изготвя и подава доклад за политиката за предотвратяване на големи аварии и всяка негова актуализация до директора на Регионалната инспекция по околната среда и водите (РИОСВ), на чиято територия се намира предприятието/съоръжението, в срок до три месеца преди въвеждане в експлоатация на предприятието/съоръжението или преди изменения в него, които водят до промяна в списъка на опасните вещества. Директорът на РИОСВ в 14-дневен срок от получаване на доклада потвърждава пълнотата и съответствието на доклада с нормативните изисквания или уведомява писмено оператора за допуснатите грешки и непълноти във формата и съдържанието на доклада и определя срок до един месец за отстраняването им. Предприятието и/или съоръжението се въвежда в експлоатация след представяне на пълен доклад в съответствие с нормативните изисквания за обхват и съдържание, в който се удостоверява, че операторът е предвидил всички необходими мерки за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях.

Операторът е длъжен да преразглежда политиката за предотвратяване на големи аварии и средствата, структурите и системата за управление на мерките за безопасност и при необходимост да актуализира доклада, както следва:

- на подходящи интервали не по-дълги от 5 години;
- при значително увеличаване или намаляване на количествата на опасните вещества в предприятието и/или съоръжението;
- при изменение в предприятието и/или съоръжението или промени в даден процес или в естеството, физичната форма или количеството на опасните вещества, които биха могли да имат значителни последствия за опасностите от големи аварии или могат да доведат до класифициране на предприятието и/или съоръжението в предприятие и/или съоръжение с висок рисков потенциал;
- след възникване на голяма авария в предприятието и/или съоръжението;
- по своя инициатива или при поискване от директора на РИОСВ, при наличие на нови данни или научна информация за безопасната експлоатация на предприятието и/или съоръжението и/или в резултат на контрола.

Когато в горните случаи се установи, че не се налага актуализация на доклада, операторът е длъжен да документира данните и заключенията от извършеното преразглеждане и да предостави документацията на контролната комисия.

При възникване на голяма авария, освен задълженията за уведомяване, които има по ЗЗБ, операторът трябва незабавно да уведоми и директора на РИОСВ, на чиято територия се намира предприятието/съоръжението, и да пристъпи към изпълнение на вътрешния аварийен план на предприятието. Операторът е длъжен също, веднага след констатиране на събитието или не по-късно от 30 дни от неговото възникване, да представи на министъра на околната среда и водите информацията относно:

- обстоятелствата по възникването на аварията;
- опасните вещества, предизвикали възникването на аварията или утежняващи последствията от нея;
- наличните данни, позволяващи да се оценят последствията от аварията за здравето на хората и за околната среда;
- предприетите действия непосредствено след възникване на аварията;

- предвидените мерки за предотвратяване на повторно възникване на авария;
- предвидените мерки за ограничаване на средносрочните и дългосрочните последици от аварията;
- подробен анализ на мащабите на аварията съгласно критериите за докладване на голяма авария, посочени в приложение № 5 към ЗООС (чл. 116г, ал. 1 и 2 от ЗООС).

Концесионерът ще има задължение да актуализира уведомлението за извършена класификация на Летище София като предприятие с нисък рисков потенциал в посочените по-горе случаи. Концесионерът ще бъде задължен също да преразглежда в гореописаните случаи политиката за предотвратяване на големи аварии и средствата, структурите и системата за управление на мерките за безопасност и, при необходимост, да актуализира доклада и да го представя на РИОСВ – София; да предприема необходимите мерки за предотвратяване на големи аварии и за ограничаване на последиците от тях за човешкото здраве и околната среда; да осигурява необходимото съдействие на контролните комисии по ЗООС за извършване на проверки на Летище София и неговите съоръжения.

2.4.2. Оценка на въздействието върху околната среда

Съгласно чл. 93, ал. 1, т. 2 във връзка с приложения № 1 и 2 от ЗООС за инвестиционни предложения за строителство на летища и съоръжения за съхраняване на нефт, нефтопродукти и химически вещества и всяко разширение или изменение на такива инвестиционни предложения, които вече са одобрени или са в процес на одобряване, изпълнени са или са в процес на изпълнение, ако това разширение или изменение може да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда, се преценява необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда („ОВОС“). Необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционни предложения, техни разширения или изменения, които са определени като обекти с национално значение с акт на Министерския съвет, между които е и Летище София (*виж Раздел 2.1.4 по-горе*), се преценява от министъра на околната среда и водите съобразно критерии установени в ЗООС. Министърът се произнася с решение по необходимостта от извършване на ОВОС в 1-месечен срок от внасяне на искането от възложителя на инвестиционното предложение, като мотивите за преценката се обявяват публично (чл. 93, ал. 6 от ЗООС). Решението на министъра подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. ЗООС въвежда отклонение от принципа на двуинстанционност на съдебните производства, установен в чл. 131 от АПК, при обжалване на решения на министъра на околната среда и водите по инвестиционни предложения, техни разширения или изменения, които са определени като обекти с национално значение с акт на Министерския съвет и са обекти със стратегическа важност. Съгласно ЗООС производството по обжалване на тези решения е едноинстанционно и решенията на първоинстанционния съд по жалби срещу такива решения са окончателни. Установен е и максимален срок, в рамките на който трябва да приключи съдебното производство по обжалване на такива решения – 6 месеца от подаването на жалбата.

Възложителят на инвестиционното предложение е длъжен да информира писмено в най-ранния етап на своето инвестиционно предложение компетентните органи (министъра на околната среда и водите – за летището) и засегнатата общественост, като обяви предложението на интернет страницата си и чрез средствата за масово осведомяване и/или по друг подходящ начин. Възложителят трябва да уведоми писмено и кмета на съответната община, район и кметство (чл. 95, ал. 1 ЗООС). Задължение на възложителя е и провеждането на консултации с компетентните органи за вземане на

решение по ОВОС, с други специализирани ведомства и засегнатата общественост по отношение на:

1. специфичните особености на предлаганото строителство, дейности и технологии, степен на развитие на проектното решение и взаимовръзката му със съществуващи или други планирани строителство, дейности и технологии;
2. характеристиките на съществуващата околна среда и всички нейни компоненти;
3. значимостта на предполагаемите въздействия;
4. заданието за обхват и съдържание на ОВОС;
5. границите на проучването във връзка с ОВОС;
6. алтернативите за инвестиционни предложения;
7. засегнатата общественост – интереси и мнения;
8. източниците на информация;
9. методиките за прогнози и оценка на въздействието върху околната среда;
10. мерки за намаляване на предполагаемите отрицателни въздействия върху околната среда.

ОВОС се възлагат от възложителя на инвестиционното предложение на екип от експерти с ръководител, като разходите по ОВОС са за сметка на възложителя (чл. 83, ал. 1 и чл. 96, ал. 2 от ЗООС). В хода на консултациите по процедурата по ОВОС компетентният орган може, по своя преценка или при поискване, да препоръча на възложителя екипът да включва експерти с определена компетентност, съобразена със спецификата на инвестиционното предложение или с местоположението му.

Компетентният орган оценява качеството на доклада по ОВОС съобразно проведените консултации и съответствието с изискванията на нормативната уредба по околна среда в 30-дневен срок от внасянето на доклада. След положителна оценка на доклада възложителят организира съвместно с определените от компетентния орган засегнати общини, кметства и райони обществено обсъждане на доклада за ОВОС. В срок до 7 дни след обсъждането на доклада за ОВОС, възложителят представя на компетентния орган резултатите от обсъждането, включително становищата и протокола от неговото провеждане. Компетентният орган взема решение по ОВОС в срок до 45 дни след провеждане на общественото обсъждане, като отчита резултатите от него. Решението по ОВОС може да съдържа условия, мерки и ограничения, задължителни за възложителя.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по ОВОС по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му. И тук ЗООС предвижда, че когато решението касае обекти, които са определени с акт на Министерския съвет като обекти с национално значение и са обекти със стратегическа важност, производството по обжалването му е едноинстанционно и решенията на първоинстанционния съд по жалби срещу такива решения са окончателни. Съдебното производство по обжалване на такива решения трябва да приключи в 6-месечен срок от подаването на жалбата.

Влязлото в сила решение по ОВОС е задължително условие за одобряването/разрешаването на инвестиционното предложение по съответния ред. Органът по одобряването/разрешаването се съобразява с характера на решението, отчита поставените в него условия, мерки и ограничения, като решението е приложение,

неразделна част от административния акт по одобряване/разрешаване, необходим за осъществяването на инвестиционното предложение (чл. 82, ал. 5 от ЗООС).

При промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които е било издадено решението по ОВОС, възложителят или новият възложител уведомява своевременно компетентния орган по околна среда.

Решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

За инвестиционни предложения за строителство на летища и съоръжения за съхраняване на нефт, нефтопродукти и химически вещества и за техните изменения или разширения се извършва и оценка за съвместимостта по реда на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие. Оценката за съвместимостта на инвестиционното предложение с предмета и целите на опазване на съответната защитена зона се извършва чрез процедурата по ОВОС при спазване на специалните разпоредби на ЗБО. В тези случаи при преценяване необходимостта от извършване на ОВОС съгласно ЗООС, когато прецени, че:

- няма вероятност инвестиционното предложение да окаже значително отрицателно въздействие върху защитената зона, компетентният орган взема предвид тази преценка при постановяване на решението по необходимостта от извършване на ОВОС;

- има вероятност инвестиционното предложение да окаже значително отрицателно въздействие върху защитената зона, компетентният орган издава решение да се извърши ОВОС. В този случай, в ОВОС се включва оценка на степента на въздействие на инвестиционното предложение върху природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в защитената зона. Компетентният орган съгласува инвестиционното предложение само когато заключението на ОВОС е, че предметът на опазване в съответната защитена зона няма да бъде значително увреден.

Решенията на компетентния орган могат да се обжалват по реда на Административнопроцесуалния кодекс. И в ЗБО има разпоредба аналогична на ЗООС съгласно която, когато решението касае обекти, които са определени с акт на Министерския съвет като обекти с национално значение и са обекти със стратегическа важност, производството по обжалването му е едноинстанционно и решенията на първоинстанционния съд по жалби срещу такива решения са окончателни. Съдебното производство по обжалване на такива решения трябва да приключи в 6-месечен срок от подаването на жалбата.

В случай, че на концесионера бъде възложено извършването на строителни дейности, например по разширяване на Терминал 1 или построяване на нов Терминал 1 или нова писта, възможно е за него да възникне задължение за извършване на ОВОС. В такъв случай разходите за изготвянето на ОВОС следва да бъдат за сметка на концесионера.

2.4.3. Управление на отпадъците

В чл. 7, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) е предвидено, че лицата, при чиято дейност се образуват отпадъци, и притежателите на отпадъци 1). ги третират самостоятелно или 2). ги предоставят за събиране, транспортиране и третиране на лица, които имат право да извършват тези дейности в съответствие със ЗУО. За събиране и предварително съхраняване на отпадъци на мястото на образуване не се изисква разрешение или регистрация.

Притежателите на отпадъци са длъжни:

1. да изпълняват разпоредбите за събиране, транспортиране и третиране на отпадъците;
2. да поддържат в постоянна изправност и нормално действие съоръженията си за третиране на отпадъци;
3. да предприемат всички мерки за несмесване на:
 - опасни отпадъци с други опасни отпадъци или с други отпадъци, вещества или материали; смесването включва и разреждането на опасни вещества;
 - оползотворими отпадъци с неоползотворими отпадъци;
4. да организират безопасно съхраняване на отпадъците, за които не може да бъде осигурено третиране в съответствие с изискванията на този закон, на територията на Република България;
5. при наличие на опасни отпадъци да определят отговорно лице и да организират безопасното им управление;
6. да водят отчетност за отпадъците по реда, определен със ЗУО и подзаконовите нормативни актове по прилагането му;
7. в момента на поискването да осигуряват достъп на контролните органи до съоръженията, в които се образуват отпадъци, до съоръженията за съхраняване и третиране на отпадъците и до документацията по отпадъците;
8. да осигурят инструктаж и периодично обучение на персонала, който работи с опасни отпадъци;
9. да предвидят и осъществят необходимите мерки за неразпространяване на замърсяване след закриване на обектите и дейностите, както и на инсталацията или съоръжението за третиране на отпадъци;
10. да предвидят необходимите финансови средства за:
 - изпълнение на плана за мониторинг;
 - закриване на инсталацията или на съоръжението за третиране на отпадъци;
 - следоперативен мониторинг и контрол;
11. да уведомяват компетентните органи за предстоящи промени на суровините и технологичните процеси, които биха довели до изменение в количеството или вида на образуваните отпадъци и техните опасни свойства.

Лицата, при чиято дейност се образуват и събират отпадъци, предприемат необходимите мерки за оползотворяване на отпадъците в съответствие с йерархията за управление на отпадъците⁸. Когато е необходимо за спазването на йерархията за управление на отпадъците и за улесняване или подобряване на оползотворяването, отпадъците се събират разделно, ако това е осъществимо от техническа, екологична и икономическа гледна точка, и не се смесват с други отпадъци или други материали с

⁸ Приоритетен ред (йерархия) при управлението на отпадъците:

1. предотвратяване на образуването им;
2. подготовка за повторна употреба;
3. рециклиране;
4. друго оползотворяване, например оползотворяване за получаване на енергия;
5. обезвреждане (чл. 6, ал. 1 от ЗУО).

различни свойства. Когато не е предприето оползотворяване на отпадъците, лицата, при чиято дейност се образуват отпадъци, предприемат необходимите мерки за екологосъобразно обезвреждане на отпадъците (чл. 30 от ЗУО).

Опасни отпадъци

По отношение на опасните отпадъци ЗУО изисква предаването и приемането им да се извършва само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код съгласно Наредба № 2 от 23 юли 2014 г. за класификация на отпадъците.

В процеса на събирането, транспортирането и временното съхраняване на опасни отпадъци те трябва да се опаковат и етикетират в съответствие с действащите стандарти на Европейския съюз, както и в съответствие с международните правни актове за превоз на опасни товари, ратифицирани от Република България със закон (чл. 29, ал. 3). При превоз на опасни отпадъци на територията на Република България те се придружават от идентификационен документ по образец, който може да е в електронен формат и съдържа данните, определени в приложение ІВ към Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци.

Идентификационният документ се изготвя от товародателя и се попълва за всеки отпадък последователно от товародателя, превозвача и товарополучателя в шест еднакви екземпляра. Екземплярите с номера 1, 2 и 3 се съхраняват съответно от товародателя, превозвача и товарополучателя, а останалите екземпляри се изпращат от товарополучателя, както следва: екземпляр № 4 на РИОСВ, на чиято територия се намира товародателят, екземпляр № 5 на РИОСВ, на чиято територия се намира товарополучателят, и екземпляр № 6 - на товародателя (чл. 12 от Наредба № 1 от 4 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри).

Лицата, чиято дейност е свързана с образуване на производствени и/или опасни отпадъци са длъжни да водят отчетни книги, заверени от РИОСВ, на чиято територия се намира площадката. Отчетните книги съдържат хронологична информация за количеството, естеството и произхода на отпадъците и когато се изисква, предназначението, периодичността на събиране, начина на транспортиране и предвидените методи за третиране на отпадъците. Отчетните книги и документацията за отпадъци се съхранява за срок от 5 години, включително след преустановяване на дейността. Задължените лица изготвят и представят в Изпълнителната агенция по околна среда и годишни отчети по отпадъците съгласно изискванията на ЗУО и Наредба № 1 от 4 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри.

Битови отпадъци от влизачи в страната въздушни транспортни средства

ЗУО съдържа специални изисквания относно битовите отпадъци от влизачите в страната въздушни, водни и сухоземни транспортни средства. Съгласно чл. 41 от ЗУО тези отпадъци следва да се третират непосредствено след влизането им в страната в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 1069/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, непредназначени за консумация от човека и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1774/2002, Закона за ветеринарномедицинската дейност и свързаните с него подзаконови нормативни актове. Дейностите по третиране на тези отпадъци задължително се извършват от лица, притежаващи разрешителен или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО.

При осъществяването на дейността на Летище София се образуват различни отпадъци, в т. ч. и опасни (например, отпадъци, съдържащи масла и нефтопродукти;

други моторни, смазочни и масла за зъбни предавки; оловни акумулаторни батерии; флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак). В тази връзка концесионерът следва да изпълнява гореизброените задължения на притежателите на отпадъци, както и специалните изисквания по отношение на опасните отпадъци, като условията за временното им съхранение, за опаковането и етикетирането им, изготвянето на идентификационни документи за целите на превоза им, да води отчетни книги, да изготвя годишни отчети по отпадъците, както и да съхранява отчетните книги и документацията за тях. Концесионерът ще трябва да има договор за събиране на опасните отпадъци с лице, което притежава необходимите права за събиране, транспортиране и третиране на такива отпадъци, както и с лице, което притежава необходимото разрешение за третиране на битови отпадъци от влизачи в страната въздушни транспортни средства.

2.4.4. Отговорност за екологични щети

Отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети е уредена в Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети (ЗОПОЕЩ) и се основава на принципа „замърсителят плаща“. ЗОПОЕЩ се прилага в случаите на причинени екологични щети или непосредствена заплаха за възникване на екологични щети, причинени от действие или бездействие:

1. в резултат на извършване на дейности, определени в приложение № 1 към закона;

2. в резултат на извършване на дейности извън определените в приложение № 1 към закона, когато операторът или трето лице е действал виновно и с това е причинил щети върху защитени видове и природни местообитания;

3. в резултат от замърсяване с дифузен характер⁹, когато е възможно да се установи причинна връзка между дейността на отделен оператор и непосредствена заплаха за екологични щети или причинените екологични щети от тази дейност.

Съгласно § 1, т. 19 от Допълнителните разпоредби на ЗОПОЕЩ „оператор“ е:

а) физическо лице, търговец по смисъла на Търговския закон, кооперация по Закона за кооперациите, лице по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, дружество по Закона за задълженията и договорите, бюджетно предприятие по смисъла на Закона за счетоводството, държавно предприятие, което не е образувано по Търговския закон;

б) физическо лице, търговец или юридическо лице с нестопанска цел, или бюджетно предприятие по смисъла на националното законодателство на друга държава, което извършва дейност на територията на Република България, включително в случаите, когато са му делегирани права за извършване на такава дейност или притежава разрешително, разрешение или лиценз за дейност.

Видно от цитираната легална дефиниция настоящият летищен оператор – летище „София“ ЕАД, което е търговец по смисъла на Търговския закон, както и бъдещият концесионер, който ще бъде или търговец по смисъла на ТЗ (б. „а“ от дефиницията) или търговец по смисъла на националното законодателство на друга държава, който извършва дейност на територията на Република България (б. „б“ от дефиницията), са „оператори“ по смисъла на ЗОПОЕЩ.

⁹ Съгласно § 1, т. 10 от Допълнителните разпоредби на ЗОПОЕЩ "замърсяване с дифузен характер" е изпускането на вещество в атмосферата от дифузен източник по смисъла на Протокола към Конвенцията от 1979 г. за трансграничното замърсяване на въздуха на далечни разстояния за намаляване на подкиселяването, еутрофикацията и тропосферния озон (ратифициран със закон-ДВ, бр. 38 от 2005 г.) (ДВ, бр. 93 от 2005 г.).

Операторите, които извършват дейности по приложение № 1, се вписват в публичен регистър, който се води от министъра на околната среда и водите (чл. 15, ал. 1 ЗОПОЕЩ). „Летище София“ ЕАД е вписано в този регистър под № 709 по т. 4 от приложение № 1 – извършване на дейности по производство, употреба, съхранение, обработка, пълнене и изпускане в околната среда на химични вещества и смеси по смисъла на чл. 2 от Закона за защита от вредното въздействие на химичните вещества и смеси. Посочените химически вещества и смеси са „реактивно гориво (керосин), авиационен бензин, автомобилни горива (бензини и дизелово гориво) и някои специфични течности (антиобледенители), гориво-смазочни материали и антиобледенителни течности, автомобилни горива и масла, авиационни моторни и хидравлични масла, антифризи, смазки, спирачна течност“.

Операторите, които извършват дейности по Приложение № 1 от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети следва да изпълняват изискванията на закона и актовете по неговото прилагане към него, в т.ч.:

а) Подаване/актуализиране на информацията за вписване в публичния регистър, съгласно Наредбата за публичния регистър на операторите, които извършват дейности по приложение № 1 към чл. 3, т. 1 от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети (Наредбата). Представените данни следва да отговарят на обхвата и съдържанието, определени с Наредбата, в т. ч. и на Указания относно предоставянето на информация за вписване в публичния регистър, на операторите, които извършват дейностите по приложение № 1 към чл. 3, т. 1 от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, публикувани на интернет страницата на МОСВ.

Операторът трябва да актуализира информацията, вписана в публичния регистър на операторите, които извършват дейности по Приложение № 1 от ЗОПОЕЩ (понастоящем № 709).

б) Изготвяне на собствена оценка на възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети или причинени екологични щети, по смисъла на Наредба № 1 за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от ЗОПОЕЩ и за минималния размер на разходите на тяхното изпълнение, (обн. ДВ бр. 96/07.11.2008 г.) и представяне на контролния орган по ЗОПОЕЩ при поискване.

Съгласно изложеното, операторът следва да изготви собствена оценка на възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети или причинени екологични щети, съобразно на Наредба № 1 за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от ЗОПОЕЩ и за минималния размер на разходите на тяхното изпълнение, и да я представи на съответния РИОСВ.

2.4.5. Превантивни мерки

Съгласно ЗОПОЕЩ операторите, в резултат на чиято дейност е възникнала непосредствена заплаха за екологични щети, са длъжни незабавно да предприемат превантивни мерки. Когато непосредствената заплаха за екологични щети продължава да съществува въпреки предприетите мерки, операторът е длъжен незабавно писмено да информира за заплахата съответния компетентен орган. В срок три дни от получаване на информацията компетентният орган извършва проверка на място на фактите и обстоятелствата, свързани с непосредствената заплаха за екологични щети, като при необходимост изисква от оператора допълнителна информация и съставя констативен

протокол. Компетентният орган може да издаде предписание и/или заповед за прилагане на превантивни мерки, различни от предприетите от оператора. Заповедта се съобщава на оператора в срок три дни от издаването ѝ и подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването на заповедта не спира изпълнението ѝ.

2.4.6. Оздравителни мерки

При настъпване на екологични щети операторът е длъжен:

1. незабавно да информира съответния компетентен орган за причинените екологични щети и да предприеме всички приложими мерки за контрол, улавяне, премахване на замърсителите и/или други фактори, причинили екологичните щети, с цел ограничаване или предотвратяване на последващи екологични щети, отрицателни въздействия върху човешкото здраве и последващо засягане на услуги от природните ресурси;

2. да предприеме необходимите оздравителни мерки, определени в съответствие с целите и критериите съгласно приложение № 4 към ЗОПОЕЩ, одобрени по описания в следващия абзац ред.

В срок 10 дни от причиняването на щетите операторът предлага на компетентния орган необходимите оздравителни мерки, определени в съответствие с целите и критериите съгласно приложение № 4 към ЗОПОЕЩ, както и финансов разчет на разходите за изпълнението им. В срок три дни от получаване на предложението компетентният орган извършва проверка на място на фактите и обстоятелствата, свързани с причинените екологични щети, и съставя констативен протокол. При необходимост компетентният орган дава на оператора задължително предписание за вземане на мерки за контрол, улавяне, премахване на замърсителите и/или други фактори, причинили екологични щети, с цел ограничаване или предотвратяване на последващи екологични щети, отрицателни въздействия върху човешкото здраве и последващо засягане на услуги от природните ресурси. В срок 30 дни от получаване на предложението на оператора за необходимите оздравителни мерки, компетентният орган, с проект на заповед определя оздравителните мерки, които операторът е длъжен да осъществи. Проектът на заповед се публикува, като в срок 14 дни от публикуването му могат да бъдат представени писмено препоръки и становища. При подготовката на заповедта за прилагане на оздравителни мерки компетентният орган насрочва и провежда консултации с оператора за обсъждане и избор на оздравителните мерки и разходите за прилагането им, като взема под внимание и направените законосъобразни препоръки и становища. В срок 7 дни от изтичането на срока за даване на препоръки и становища компетентният орган издава заповед за прилагане на оздравителни мерки. Заповедта се връчва на оператора и се публикува на интернет страницата на компетентния орган в срок три дни от издаването ѝ. Заповедта подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

При фактическа сложност за определяне на оздравителни мерки и/или при необходимост от допълнителни анализи компетентният орган, в срок 14 дни от получаване на предложението на оператора за необходимите оздравителни мерки определя срок 6 месеца, в който операторът изготвя доклад за оздравителни мерки и го представя на органа. По-нататък процедурата по одобряване на оздравителните мерки протича по аналогичен на описания в предходния абзац начин, но с по-дълги срокове.

2.4.7. Имуществена отговорност

Разходите за прилагане на превантивни и оздравителни мерки, включително разходите за възлагане на допълнителни анализи, са за сметка на операторите, в резултат на чиято дейност е възникнала непосредствена заплаха за екологични щети или са

причинени екологични щети, с изключение на случаите когато операторът докаже, че непосредствената заплаха за екологични щети или причинените екологични щети са:

1. причинени от трето лице въпреки предприемането от оператора на всички подходящи мерки за безопасност;

2. резултат от спазване на задължително предписание, издадено от орган на изпълнителната власт, с изключение на предписание, издадено след емисия или инцидент, причинени от дейностите на самия оператор.

Когато в случаите по т. 1 и 2 операторите са изразходвали средства за прилагане на превантивни и оздравителни мерки, те могат да поискат възстановяване на направените разходи.

Когато непосредствената заплаха или екологичната щета е в причинна връзка с дейността на двама или повече оператори, те отговарят солидарно за разходите за прилагане на превантивни и оздравителни мерки. Разпоредбите на ЗОПОЕЩ не ограничават регресните претенции между тези оператори, както и други гражданскоправни претенции на оператора срещу други лица.

В случаи на възникнала непосредствена заплаха за екологични щети или причинени екологични щети при последователни оператори отговаря последният оператор, като той има право на регресен иск срещу останалите.

2.4.8. Обезпечения

Операторите, осъществяващи дейности съгласно приложение № 1 към ЗОПОЕЩ, осигуряват финансово изпълнението на превантивните и оздравителните мерки в предвидените от закона случаи чрез поне един от следните начини:

- застрахователна полица;
- банкова гаранция;
- ипотека върху недвижими имоти и/или вещни права върху тях;
- залог върху вземания, движими вещи или ценни книжа.

Операторите могат да представят в Министерството на околната среда и водите (МОСВ) застрахователна полица в полза на МОСВ за покриване на риска от възникване на непосредствена заплаха или настъпване на екологична щета в 7-дневен срок от сключването на договора за застраховка. Размерът на застрахователната сума по договора за застраховка е минимум 50 000 лв.

При възникнала непосредствена заплаха или причинена екологична щета, когато не е сключил договор за застраховка, операторът представя в МОСВ обезпечение по т. 2-4 на размера на разходите за превантивни и оздравителни мерки, определен в заповедта на компетентния орган за одобряване на превантивни или оздравителни мерки. Обезпечението се представя в 7-дневен срок от съобщаването на заповедта.

Обезпеченията се реализират от МОСВ при:

- неизпълнение, забавено или лошо изпълнение на определените в съответните заповеди превантивни или оздравителни мерки;
- неплатежоспособност на оператора.

При настъпване на обстоятелствата по т. 1 и/или 2 МОСВ има право да иска изплащане на застрахователното обезщетение.

Банковата гаранция се освобождава, а вписването на ипотеката или залога се заличава в 10-дневен срок след окончателното приемане на осъществяваните мерки по

съответния ред. В случай че в този срок обезпеченията не са освободени/заличени, операторът може да предприеме действия по освобождаването им.

2.4.9. Конкретни задължения за концесионера:

Концесионерът трябва по всяко време на Концесията да спазва Законодателството в областта на защита на околната среда, опазване на човешкото здраве, социалните и трудовите аспекти. В допълнение, концесионерът през целия срок на Концесията изцяло спазва приложимите екологични и социални стандарти (доколкото такива стандарти допълват Законодателството), които заедно със Законодателството представляват „**Екологични и социални задължения**“. Като част от спазването на Екологичните и социални задължения, Концесионерът ще разработи Система за екологично и социално управление. Концедентът пряко контролира спазването на Екологичните и социални задължения от страна на Концесионера.

По-конкретно, но не само, Концесионерът се задължава да:

(а) бъде в съответствие и да осигурява съответствието на летищните услуги и строителните дейности, предложени за изпълнение според предвиденото във всеки одобрен генерален план и всеки Одобрен план за възстановяване и одобрен план за ремонтни дейности, представен според настоящия Договор, с изискванията на Законодателството в областта на защита на околната среда, опазване на човешкото здраве, социалните и трудовите аспекти, както и приложимите екологични и социални стандарти;

(b) гарантира, че неговото поведение:

(а) не поставя концедента, нито държавата в нарушение на законодателството в областта на околната среда, опазване на човешкото здраве, социалните и трудовите аспекти; или

(b) не е в състояние в рамките на една (1) година от края на Срока на Концесията да постави концедента или държавата в нарушение на законодателството в областта на защита на околната среда, опазване на човешкото здраве, социалните и трудовите аспекти (като релевантни са законодателството в областта на защита на околната среда, опазване на човешкото здраве, социалните и трудовите аспекти непосредствено преди края на концесията и като не се вземат под внимание промените, приети в Законодателството в областта на защита на околната среда, опазване на човешкото здраве, социалните и трудовите аспекти, които могат да настъпят след края на Концесията, при условие, че концедентът действа като разумен оператор).

2.4.10. Система за екологично и социално управление (СЕСУ)

Концесионерът трябва да разработи, внедри и поддържа Система за екологично и социално управление („СЕСУ“) в съответствие със Законодателството и Приложимите Екологични и Социални Стандарти. СЕСУ се разработва от Концесионера и се одобрява от Концедента, като част от Предварителните условия.

СЕСУ може да е или самостоятелна система или част от общата интегрирана система за управление/система за управление/осигуряване на качеството, като например ISO 9001, ISO 14001:2004 или подобна, при условие че са включени следните елементи:

(а) комплексна политика, посочваща принципите, включително препратка към приложимите аспекти на Приложимите Екологични и Социални Стандарти и Добрите индустриални практики, за постоянно управление на екологичните и социалните рискове и въздействия по организиран начин;

(b) организационен капацитет и компетентност за реализиране на СЕСУ и процес за изграждане на вътрешен капацитет по екологични и социални въпроси;

(c) процес за идентифициране на екологичните и социалните рискове и въздействия, свързани с Концесията, за целия Срог на Концесията. Процесът на оценка е съизмерим със степента и мащаба на дейностите;

(d) Планове за екологично и социално управление и мониторинг („ПЕСУМ“), които да определят мерки и действия за ограничаване и за подобряване на изпълнението, които са насочени към идентифициране на екологични и социални рискове и въздействия, както и да определят подробен график за изпълнение на конкретните мерки и дейностите по мониторинга за измерване на ефективността на изпълнението им. Програмите се състоят от документирано съчетание на оперативни процедури, практики, планове и съответните доказателствени документи;

(e) процес за ангажиране на заинтересованите страни, с механизъм за получаване и адресиране на оплаквания от засегнатите общности;

В допълнение, разработването на Планове за екологично и социално управление и мониторинг („ПЕСУМ“) следва да се води от Принципите и насоките за екологично и социално управление, съдържащи се в Приложение 20 към проекта на концесионен договор (Принципи и насоки за ПЕСУМ), като Концесионерът следва да обосновава всяко евентуално отклонение от тях. Всеки план съдържа под-планове за строителство и експлоатация, според приложимото, и трябва да е адаптиран към всеки етап (експлоатация и всяка от съответните Строителни дейности, които ще се разработват от Концесионера). Доколкото има вероятност към Началната дата на Концесията някои планове и процедури да не са необходими, например тези във връзка със Строителните дейности, Концесионерът следва да подготви работна програма за разработване на тези планове, които впоследствие следва да се разработят напълно най-късно тридесет (30) дни преди да бъде необходимо изпълнението им, например за плановете, свързани със Строителните дейности – 30 (тридесет) дни преди началото на подготвителните/строителните дейности на терен.

ПЕСУМ включват като минимум:

(a) *План за управление на безопасността на цялото Летище, включващ*

(А) Система за управление на безопасността ("СУБ"), както е описана в програмата за превенция на злополуки на ICAO;

(В) Планове за подготвеност и реакция при аварийни ситуации според Регламентите за сертифициране, техните Правила за изпълнение, Стандартите и правилниците на EASA и, доколкото не са обхванати от тях, ICAO (програмата за превенция на злополуки на ICAO и наръчника за летищни услуги на ICAO);

(С) План за безопасност на хората и пожарна безопасност, обхващащ всички аспекти на Приложимите Екологични и Социални Стандарти и включващ стандартни оперативни процедури и процедури за поддръжка по отношение цялото противопожарно оборудване и система, процедури за евакуация, процедури за тренировки, за информираност на персонала и обществеността, подробности за ролите и отговорностите за идентификация и ограничаван на структурни и пожарни рискове („План за безопасност на хората и пожарна безопасност“);

(b) *План за управление на здравето и безопасността на работното място („ЗБРМ“), който да насочва всички дейности на Обекта на Концесията по време на строителството и експлоатацията. Изискванията като минимум включват:*

(А) Анализ на специфичните опасности по длъжности и задачи, средства за контрол за всички дейности

(В) Предоставяне на средства за лична защита ("СЛЗ"), изисквания към ползването на СЛЗ, налагане на ползването на СЛЗ;

(С) Обучение по безопасност за целия персонал на съответния език, с обхващане на опасностите и протоколите за безопасност за техните длъжности;

(D) Специално обучение по конкретни опасности: височинна работа, работа при изкопи, работа с електричество;

(Е) Записване на данни за инциденти, включително общ брой работни часове, случаи на загуба на време, сериозни травми, смъртни случаи и т.н.

(с) *План за управление на повърхностните води, подземните води и отпадните води (включващ поддръжка на сепаратор за вода/масло и програма за наблюдение на изпусканията в повърхностните води);*

(d) *План за управление на наводнения в съответствие с Приложение 18 (Минимални технически изисквания), така, както е посочено в съответната част от Документацията за концесията, като оценката и разработването на плана следва да се извършат в срок до шест (6) месеца от Началната дата на Концесията;*

(е) *План за управление на шума според Добрите индустриални практики, както е в балансиращия подход на ICAO. По отношение смекчаванията, които са свързани с аспекти, пряко управлявани от други заинтересовани страни или Компетентни органи (напр. устройство и управление на територията, маршрути за полет и подходи за пристигане и отпътуване и оперативни ограничения), Концесионерът се координира със съответните партньори и реализира корективни мерки, включващи изолация на къщи в рамките на предварително определена зона съгласно изискванията;*

(f) *План за ангажиране на заинтересованите страни, включително механизъм за подаване на жалби;*

(g) *При извършване на СМР и/или премахване на строеж да се изготви план за управление на строителни и твърди отпадъци и отчет за изпълнението му;*

(h) *План за управление на азбеста, въз основа на проверката и оценката на състоянието на съдържащите азбест материали, която следва да се извърши в срок до шест (6) месеца от Началната дата на Концесията;*

(i) *План за управление на радиоактивните вещества;*

(j) *План за превенция на замърсяването и потиводействие при разливи;*

(k) *План за управление на Опасни вещества, включително инструкции за ползване на опасни материали или Опасни вещества, които се съхраняват при работни места, до които всички служители имат лесен достъп.*

(l) *По отношение изпълнители на експлоатационни и строителни дейности - План за управление на изпълнители/подизпълнители за управление на изпълнителите екологично, социално, здравно и безопасно („ЕСЗБ“) планиране и изпълнение, който като минимум включва:*

(A) Включване на всички релевантни изисквания на Планове за екологично и социално управление и мониторинг ("ПЕСУМ") в договорите с изпълнители/подизпълнители (по-конкретно, изискванията по ЗБРМ се приемат от всички изпълнители/подизпълнители според случая);

(B) Ясно възлагане на ЕСЗБ отговорностите на Концесионера и изпълнителите;

(C) Доклади на изпълнителите, които позволяват на Концесионера да включи съответните данни в докладите към Компетентните органи, както и да се даде възможност за корективни действия;

(D) Верификация на обучението и/или надлежни документи за квалификация на персонала/ръководителите на изпълнителя, отговарящи за ЕСЗБ;

Концесионерът ще изготви, в съответствие със законодателството, и по-конкретно в съответствие с Регламентите за сертифициране и техните Правила за изпълнение, план за управление на персонала по сигурността (нает или договорен от Концесионера) – този план се основава на оценката на Концесионера за рисковете от организацията на охраната спрямо Служителите и обществеността, като включва кодекс за поведение на персонала по сигурността, в съответствие с приложимите стандарти по околната среда и безопасността и Добрите индустриални практики. Концесионерът ще се координира и ще си сътрудничи със съответните Държавни органи и EASA в това отношение.

2.4.11. Оценка на екологичното и социалното въздействие

Като част от процеса на СЕСУ за идентифициране на екологичните и социалните рискове и въздействия, Концесионерът изготвя Оценка на екологичното и социалното въздействие за Летищните услуги и всички предложени за изпълнение Строителни дейности, както са определени във всеки Одобрен генерален план и всеки Одобрен план за ремонтни дейности, които причиняват значителни промени в Летищната структура и/или дейности. Оценката на екологичното и социалното въздействие е съизмерима със степента на Строителните дейности, както и рисковете и въздействията, за които

основателно може да се очаква, че ще бъдат свързани с изпълнението на Строителните дейности (т.е. пълна оценка на екологичното и социалното въздействие или ограничена или фокусирана оценка на въздействието).

Първоначалната Оценка на екологичното и социалното въздействие за Първоначалния генерален план и Плана за Неотложните ремонтни дейности посочва подробно екологичните и социалните рискове, свързани с (i) всички планирани Строителни дейности и Ремонтни дейности, и (ii) функционирането на новите и модернизирани съоръжения и на съществуващите съоръжения. Наред с останалите аспекти, Оценката на екологичното и социалното въздействие включва: оценка на състоянието на азбеста, мониторинг на излагането на радиоактивност, оценка на замърсяването на почви/подземни води, оценка на подземните/наземните места за съхранение, шума – както и всякакви допълнителни мерки, необходими за съответствие с Добрите индустриални практики и Законодателството, както и ИСАО, сегашните системи за изпускане на отпадни и дъждовни води.

Оценката на екологичното и социалното въздействие се преглежда, оценява, а ако е необходимо – и одобрява от Концедента. Страните се договарят, че Строителните дейности могат да бъдат започнати преди одобряването на съответната Оценка на екологичното и социалното въздействие, без това да се нарушават изискванията на Законодателството.

2.4.12. Екологични разрешения

Концесионерът се задължава да подава документи и получава необходимите Екологични разрешения от Компетентните органи преди започване на съответните Строителни дейности.

2.4.13. Превенция

Концесионерът следва да гарантира, че той, неговите подизпълнители, Изпълнителят и всеки от техните подизпълнители, в рамките на Екологичните и социалните задължения, ще използват подходящи ефективни технологии за предотвратяване (когато е възможно) и по друг начин за свеждане до минимум на всяко замърсяване, което може да бъде причинено на Околната среда, както и гарантира, че съхраняването, третирането, изхвърлянето и унищожаването на всички вещества, генерирани по време на модернизиранието, поддръжката и/или експлоатацията на Концесията или по друг начин на Обекта на Концесията, са такива, които предотвратяват (когато е възможно) или по друг начин минимизират всяко замърсяване, което може да бъде причинено на околната среда или на хората или на други живи организми от такива вещества

2.4.14. Намаляване вредното въздействие и защита от шума

С Наредба № 30 от 10.11.2006 г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в Република България (Наредба № 30), са определени оперативните ограничения¹⁰ при експлоатацията на граждански летища за обществено ползване за намаляване вредното въздействие на шума и за защита от шума.

¹⁰ Съгласно §1, т. 4 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 30 "оперативни ограничения" са ограничения, свързани с шума, които ограничават или редуцират достъпа на граждански дозвукони

Съгласно Наредба № 30 оперативните ограничения за защита от шума на територията на гражданските летища за обществено ползване се разработват въз основа на следните принципи:

1. балансиран подход като мярка за намаляване на шума на летищата, който включва и икономически стимули;
2. отчитане на възможните ползи, загуби и разходи от прилаганите мерки, съобразени със специфичните характеристики за дадено летище;
3. прилагане на изискванията, използвани при сертифициране на въздухоплавателно средство, определени в Приложение № 16 на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Главният директор на ГД „ГВА“ въвежда със заповед оперативните ограничения, свързани с шума, в гражданските летища за обществено ползване след провеждане на консултации със заинтересованите страни. Тази заповед на главния директор подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

През 2016 г. Летище София е преминало прага от 50 хиляди излитания и кацания годишно и отговаря на критериите за „основно летище“ по смисъла на т. 12 от Допълнителните разпоредби на Закона за защита от шума в околната среда.

2.5. Досегашното развитие на обекта на концесия, както и концесионните анализи не показват наличие на културни ценности на обекта на концесията. Като част от съответно приложимото законодателство към концесията, ще се прилага и Законът за културното наследство (обн., ДВ, бр. 19 от 2009 г., с всички последващи изменения и допълнения в него). Въпросите, свързани с културните ценности са разгледани в чл. 7 от проекта на концесионен договор и са изцяло в съответствие с приложимото законодателство в тази област.

V. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ

Изискванията към икономическите оператори, потенциални участници в настоящата процедура са съобразени с предмета и стойността на концесията, както и с обема на строителството и услугите. В максимална степен са отчетени и съобразени и особеностите на обекта на концесия, както и нейната сложност. Видно от изложеното по-долу, не се дава необосновано предимство и не се поставя в по-неблагоприятно положение който и да е икономически оператор, нито определено строителство или услуги.

1. Съгласно чл. 59 от ЗК, са предвидени следните условия за възлагане на концесията:

- (а) за участника и за посочените от него подизпълнители и трети лица не е налице основание за изключване;
- (б) участникът отговаря на условията участие в процедурата;
- (в) офертата на участника отговаря на минималните изисквания към офертите;
- (г) концедентът е приложил критериите за възлагане, така както са посочени в документацията за концесията.

1.1. Всеки Участник има право да подаде само един комплект заявление и оферта.

реактивни самолети до дадено летище. Те включват оперативни ограничения, насочени към спирането от експлоатация на гранично съобразени въздухоплавателни средства в определени летища, както и оперативни ограничения от частичен характер, засягащи експлоатацията на граждански звукови самолети за определен времеви период.

Подаването от един участник или член на консорциум на повече от един комплект заявления и оферта или участието на индивидуален участник или член на консорциум в друг консорциум води до отхвърлянето на всички заявления и оферти, в които участва това лице (в качеството на участник или член на консорциум).

Въвеждането на тези изисквания за участие не нарушава принципите на пропорционалност, равнопоставеност и недопускане на дискриминация. Целта е да се елиминират възможностите за „договорки“ между участници в процедурата и да се избегнат случаите на „нагласени“ оферти, при които на практика участници в процедурата са абсолютно наясно с параметрите на офертата на други участници в процедурата, и това се прави с цел непременно да се „спечели“ съответната процедура. Подобни случаи ще бъдат налице, когато има участие на участник в процедурата или член на консорциум, в друг участник, или като член на консорциум. Същата хипотеза на недопустима „зависимост“ е налице и когато, участник или член на консорциум подаде заявление за участие и оферта, ако взаимоотношенията му с друг участник или член на консорциум са такива, че съответните заявления и оферта могат да се смятат като отнасящи се към един и същи орган на управление на едни или същи лица. В подкрепа на изложеното по-горе са и разпоредбите на чл. 101, ал. 9-11 от Закона за обществените поръчки (правилата на обществените поръчки и концесиите, установени от Европейската комисия, следват едни и същи основни принципи, сред които и основните принципи на Договора за функционирането на Европейския съюз – принципите на равнопоставеност, и недопускане на нелоялна конкуренция). Също така, съгласно т. 61 от преамбюла на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия (Директива за концесиите), с цел борба с измамите, предотвратяването на привилегии и корупцията и за да се предотвратят конфликти на интереси, държавите членки следва да предприемат подходящи мерки, за да осигурят прозрачност на процедурата за възлагане и равнопоставеност на всички кандидати и оференти. Посочените мерки следва по-специално да имат за цел премахване на конфликтите на интереси и други сериозни нередности.

1.2. Основанията за изключване са описани подробно в Документацията за концесията и са както следва:

Икономически оператор не се допуска до участие в качеството на участник (независимо дали като самостоятелно лице или като член на консорциум) и в случай, че подаде заявление и оферта, такъв участник ще бъде отстранен от участие, ако:

(а) това лице или който и да било от неговите акционери, пряко или косвено, произхожда от държави, които са обект на санкции, наложени от Съвета за сигурност на ООН; или

(б) Това лице или който и да било от неговите акционери е включено в Списъка на Европейския съюз на лица, групи и субекти, които са предмет на финансови санкции от страна на ЕС¹¹ към момента на подаване на заявлението и офертата; или

(в) Това лице не може да участва като Участник в Процедурата за възлагане на основание чл. 60 от Закона за концесиите.

Основанията за изключване са посочени в чл. 60 от Закона за концесиите. За целите на настоящата процедура като основания за изключване са и: участникът или който и да е от неговите акционери, пряко или косвено произхожда от държави, които са обект на санкции, наложени от Съвета за сигурност на ООН, или участникът или който и да е било от неговите акционери е включено в Списъка на Европейския съюз на лица, групи и субекти, които са предмет на финансови санкции от страна на ЕС към момента

¹¹ https://eeas.europa.eu/topics/sanctions-policy/8442/consolidated-list-of-sanctions_en

на подаване на заявлението и офертата. Включването на основанията по чл. 60 от ЗК е надлежно обосновано от законодателя при приемането на съответните текстове от Закона за концесиите. Въвеждането на последните две основания за изключване е свързано преди всичко с отбраната и сигурността на страната, както и с обекта на концесия – най-голямото летище на територията на страната, и необходимостта от изключване на всякакви възможности за участие на участници, обект на финансови санкции от страна на ЕС. В подкрепа на това следва да бъде посочена и т. 69 от преамбюла на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия (Директива за концесиите), в която изрично се посочва, че концесиите не следва да се възлагат на икономически оператори, които са били признати за измама във вреда на финансовите интереси на Европейския съюз.

1.3. В съответствие с чл. 62 от Закона за концесиите, като условия за участие са определени изисквания за технически способности и за финансово и икономическо състояние. Изискванията са съобразени с предмета и особеностите на концесията, и осигуряват реална конкуренция. При формулирането на посочените изисквания са отчетени прогнозите за трафика на летище София, които се съдържат в концесионните анализи, както и изисквания, заложи в процедури, сходни на настоящата. Целта е да бъде определен концесионер, който да може да управлява летище с трафик, който се очаква за летище София в кратки срокове след настъпване на началото на концесията. Целта е също така да се състезават участници, които са в състояние да осигурят в кратки срокове, както и за срока на концесията на необходимото финансиране за изпълнението на инвестиционната програма. В тази връзка от участниците в процедурата се изисква и да демонстрират възможност да финансират проект в инфраструктурния сектор. С оглед предмета на концесията и в изпълнение на изискванията на ЗК е заложено и специфичното изискване за лиценз за летищен оператор съгласно българското законодателство. По този начин се гарантира в пълна степен и бъдещото професионално управление на летище София.

Изискванията и документите, с които се доказва тяхното изпълнение, са както следва:

1.3.1. Документи, доказващи техническите способности

(а) Оперативен опит:

(i) Да е експлоатирал (и в момента да експлоатира) поне едно международно летище с най-малко 10,000,000 (десет милиона) пътници годишно през периода, започващ не по-рано от 1 януари 2013 г. до датата на обявлението за концесията.

(ii) В случай на консорциум това изискване следва да бъде изпълнено от члена на консорциума, който е определен като летищен оператор или чрез трето лице, така, както е определено в Документацията за концесията.

(iii) В случай на индивидуален участник това изискване следва да бъде изпълнено от участника или чрез трето лице така, както е определено в Документацията за концесията.

(iv) За доказване на съответствие на участника с горните изисквания, всеки от участниците трябва да представи документ във формата на съответен Образец към

документацията за концесията (*Опит в експлоатация на летища*), надлежно попълнен за всеки от проектите, представени от участника като доказателство. Във връзка с всеки от проектите, за които се предоставя горепосоченият документ, участниците трябва да приложат удостоверение, получено от съответния собственик/възложител, удостоверяващо съдържанието на съответния образец от Документацията за концесията (*„Опит в експлоатация на летища“*). (**„Удостоверение за проект за летище“**). Всяко Удостоверение за проект за летище, ако не е на английски език, се придружава от неофициален превод на английски език и неофициален превод на български език; ако е изготвен на английски език, трябва да бъде придружен от неофициален превод на български език.

(v) За избягване на съмнение: изразът „да е осъществявал експлоатация на летище (и понастоящем да експлоатира летище)“ означава експлоатация на дадено летище чрез: i) участие в акционерния капитал на юридическото лице, предоставящо оперативните и управленски услуги (концесионер, дружество със специална цел и т. н.) или участие в консорциум, изпълняващ такива услуги, или ii) договор за експлоатация и управление, съгласно който летищният субект (публичен или частен, включително Концесионер) възлага на летищния оператор, независимо дали е под формата на компания или консорциум, всички летищни дейности и услуги по управление. Този критерий ще се счита за изпълнен, без да се взема предвид процента на дяловото участие, притежавано в концесионера, дружеството със специална цел или участието в консорциума.

(b) Изисквания за издаване на Лиценз за летищен оператор съгласно българското законодателство

Съгласно чл. 64 от Закона за концесиите, чл. 43б, ал. 4 и чл. 48г, ал. 2, т. 2 и 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, и чл. 34 и 35 от Наредба № 20 от 2006, за целите на издаване на лиценз за летищен оператор на концесионера, участникът следва да представи документи, доказващи:

(i) финансова стабилност на Участника, съгласно чл. 34, т. 1 от Наредба № 20 от 2006; и

(ii) наличие на персонал, притежаващ квалификация, професионален опит и стаж, необходими за извършване на дейността на Летищен оператор, съгласно чл. 34, т. 2, б. „а“ от Наредба № 20 от 2006.

За доказателство, че отговарят на посочените по-горе изисквания, участниците трябва да предоставят следните документи: по отношение на т.(i) по-горе, документите, които се изисква да се предоставят относно изпълнението на изискванията за финансови възможности, посочени по-долу; и по отношение на т.(ii) по-горе, списък на лицата, които се предлага да бъдат назначени на ръководни позиции, които ще отговарят за управлението и експлоатацията на летището, включително следните данни: имена, образование, квалификация, заемани длъжности, стаж (който трябва да е не по-малко от пет години), както това е описано по-подробно в съответната част на Документацията за концесията.

1.3.2. Документи, доказващи финансови възможности

(a) Нетна стойност на Участника

(i) По отношение на индивидуален участник: Общата нетна стойност (както е определена по-долу) да е равна поне на (и за всяка от последните 3 (три) пълни финансови години) 200,000,000 (двеста милиона) Евро.

(ii) По отношение на консорциум:

(A) Общата нетна стойност на всички членове на консорциума да е равна поне на (и за всяка от последните [3] години) 300,000,000 (триста милиона) Евро, като в този случай това изискване се удовлетворява чрез кумулативния опит на всички членове на консорциума.

(B) За да се предостави доказателство, че участникът отговаря на горепосочените изисквания, участниците трябва да попълнят съответния файл във формат .xls предоставен в Информационната зала, който в резюме е представен като Образец G (*Обща нетна стойност*) (образец към Документацията за концесията). участниците (или, в случай че участникът е консорциум, всеки член на консорциума) ще подкрепи предоставените по-горе финансови данни чрез представяне на одитирани финансови отчети, включително отчет за приходите и разходите, баланс и отчет за паричните потоци за последните 3 (три) пълни финансови години („**Финансови данни**“). Ако документите не са на английски език, Участникът трябва да предостави неофициални преводи на английски и български език на извлечения от документа, съдържащ основните условия на финансовите отчети, както е описано по-горе. За частта от календарната година, която не е обхваната от одитираните финансови отчети до крайния срок за подаване на оферти, участниците (или, в случай че участникът е консорциум, всеки член на консорциума), представят декларация от съответния главен финансов директор, потвърждаваща, че финансовото състояние и Общата нетна стойност на дружеството не са се променили съществено от края на финансовата година на последния одитиран финансов отчет, представен със заявлението.

(C) Ако участникът, или в случай че участникът е консорциум, членът на консорциума („**Субекта**“) е лице, включено в юрисдикция, която не изисква юридическите лица да подготвят одитирани финансови отчети или Субектът няма одитирани финансови отчети, този субект предоставя декларация от неговия главен финансов директор, която потвърждава, че Финансовите данни, попълнени във файла във формат .xls, чието резюме е приложено като Образец G (образец към Документацията за концесията), са верни и точни.

(D) Общата нетна стойност за целите на този параграф, означава за един Субект сумата на активите на този субект, минус общите пасиви на Субекта на консолидирана база, където:

(1) **Общите активи** се изчисляват като общите консолидирани активи на този Субект, определени в съответствие с Международните стандарти за финансови отчети (IFRS) или с друг сходен счетоводен или публичен счетоводен стандарт, който е допустим в юрисдикцията, в която е установен съответният Субект.

(2) **Общите пасиви** се изчисляват като общите консолидирани пасиви на този Субект, определени в съответствие с IFRS или друг сходен счетоводен или публичен счетоводен стандарт, който е допустим в юрисдикцията, в която е установен Субектът.

(iii) Изчисленията се извършват:

(А) въз основа на одитираните консолидирани финансови отчети на съответния Субект, надлежно удостоверени от независим сертифициран/регистриран експерт-счетоводител или одитор, за последната пълна финансова година, за която са налице одитирани финансови отчети към Крайния срок за подаване на Оферти; или

(В) ако (А) Субектът е установен в юрисдикция, която не изисква одит на финансовите отчети, и (Б) този Субект не е одитирал финансовите си отчети – въз основа на неодитираните консолидирани финансови отчети за този Субект, придружени от декларация от неговия Главен финансов директор, потвърждаваща общите активи и общите пасиви на Субекта за последната пълна финансова година, за която са налице такива финансови отчети до Крайния срок за подаване на Оферти.

(b) Опит при набиране на средства

(i) Участниците трябва да демонстрират способност да финансират проект в инфраструктурния сектор чрез собствен капитал и/или дългово финансиране, набрано за такъв проект, и по-специално да са финансирали поне един проект, надвишаващ 400,000,000 (четиристотин милиона) Евро в периода от 1 януари 2008 г. до датата на обявлението за концесията.

(ii) За да докажат, че участникът отговаря на горепосочените изисквания, участниците трябва да представят удостоверение, получено от съответния собственик/възложител или от упълномощен от финансовите институции представител или агент, като използват формуляра, приложен като Образец Н ("Удостоверение за опит за набиране на средства") („Финансово удостоверение“) (образец към Документацията за концесията). Всяко Финансово удостоверение, ако не е на английски език, се придружава от неофициален превод на английски език и български език; ако е съставено на английски език, то се придружава от неофициален превод на български език. В случай на консорциум изискването се удовлетворява от един член на консорциума.

1.4. Минимални изисквания към офертите.

Минималните изисквания към офертите са посочени подробно в Документацията за концесията, включително приложенията към нея. Съответно приложение намират също така проектът на Концесионен договор и приложенията към него.

Участниците в процедурата представят гаранция за участие в размер на 2 000 000 евро.

Въвеждането на гаранция за участие в процедурата не се изключва както от Директивата за концесиите, така и от българския Закон за концесиите. Това, разбира се, не означава, че въвеждането на гаранция за участие не следва да бъде надлежно обосновано.

На първо място – при големите процедури за възлагане на концесии (каквато е и настоящата процедура), това е установена практика. На второ място – представянето на гаранция за участие в процедурата е и гаранция за сигурността на намеренията на съответния участник, като по този начин, потенциалният участник изразява своите сериозни намерения за довършване до край на участието си в процедурата. Не трето място – гаранцията за участие създава необходимата сигурност и на възлагащия орган, че участник в процедурата няма да се откаже неоснователно от по-нататъшно участие, след като са направени разходи по подготовката и провеждането на процедурата. „Напускането“ на определен участник, особено в края на процедурата, е и въпрос за репутационен риск за възлагащия орган.

1.5. Критерии за възлагане

Критериите за възлагане са посочени в Документацията за концесията и са както следва:

1.5.1. Оценка на Финансовото предложение с относителна тежест – 55%:

Участникът прави предложение за размер на годишното концесионно възнаграждение като сума, в размер не по-малък от 7 669 378,22 евро (15 000 000 лв.), който размер съответства на процент от общия размер на приетите за базови приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесия – 76 693 782,18 евро (150 000 000 лв.).

1.5.2. Оценка на Техническото предложение: с относителна тежест – 45%, съдържащо:

- (а) идеен план за развитие;
- (б) бизнес план;
- (в) план за финансиране;
- (г) обща стратегия;
- (д) планове за прогнози на трафика, ЕВИТДА и Капиталовите разходи.

Като част от идейния план за развитие, Участникът следва да предвиди реализирането на инвестиции, чийто размер не може да бъде по-малък от 600 000 000 евро без ДДС. Участникът посочва размера на планираните инвестиции.

1.6. Методика за Оценка на Офертата

Финансовото предложение и Техническото предложение се оценява в съответствие с критериите, посочени в Част 3 на Приложение 4 от Документацията за концесията.

Финансовото предложение се състои от количествена част, която се оценява в съответствие с посоченото по-долу в т. I.

Техническото предложение се оценява в съответствие с посоченото по-долу в т. II и т. III.

Офертите ще получат обща оценка и класиране въз основа на оценяването на Финансовото предложение и Техническото предложение.

Общото оценяване на всяка Оферта се получава от сумата на претеглените общи оценки за всеки критерий със съответните тегла и съгласно долупосоченото.

$$OO_i = 55\% * OFP_i + 45\% * OTP_i$$

Където:

“OO_i” е общата оценка на Предложението на Участник “i”;

“OFP_i” е оценката на Финансовото предложение на Участник “i”;

“OTP ” е оценката на Техническото предложение на Участник “i” (P1, P2 и P3).

Концесията ще бъде възложена на Участника, подал Предложение с най-висока обща оценка.

I. Оценка на Финансовото предложение:

Участникът прави предложение за размер на годишното концесионно възнаграждение като сума, в размер не по-малък от 7 669 378,22 евро (15 000 000 лв.), който размер съответства на процент от общия размер на приетите за базови приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесия – 76 693 782,18 евро (150 000 000 лв.).

Размерът на базовите приходи съответства на приходите, реализирани от Настоящия оператор за последната отчетна година (2017 г.).

Задължението на концесионера за годишно концесионно възнаграждение ще бъде равно на по-голямата от двете суми:

а) сумата, предложена с офертата на участника, но не по-малка от 7 669 378,22 евро (15 000 000 лв.); или

б) сумата, определена като процент от общия размер на Общите приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесия за съответната година, предложен с офертата на участника, който е не по-малък от 10 на сто.

Условен пример за прегледност:

Участникът предлага годишно концесионно възнаграждение в размер на 17 000 000 лв.

Този размер съответства на 11,33% от определените за базови приходи 150 000 000 лв.

За целите на оценката на офертата ще се ползва единствено предложения размер на годишното концесионно възнаграждение - 17 000 000 лв.

В концесионния договор ще се включи следното задължение на концесионера за годишно концесионно възнаграждение:

Задължението на концесионера за годишно концесионно възнаграждение ще бъде равно на по-голямата от двете суми:

а) предложената с офертата на участника сума от 17 000 000 лв.; или

б) сумата, определена като 11,33% от общия размер на Общите приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесия за съответната година.

Предложенията на участниците по критерий „размер на годишни концесионни възнаграждения“ се оценява по следната формула:

$$\text{ОФП}_i = \frac{\text{ГКВ}_i}{\text{ГКВ}_{\max}} * 100$$

Където:

“ОФП_i” е оценката на Финансовото предложение на Участник “i”;

“ГКВ_i” е размера на годишното концесионно възнаграждение, предложен от Участник “i”; и

“ГКВ_{max}” е най-високият предложен размер на Годишно концесионно възнаграждение.

II. Оценка на Техническото предложение: (P1, P2 и P3)

Оценката на Техническото предложение ще се основава на скала от 100 точки. Оценяването на Техническото предложение се разделя на следните Компоненти и Основни критерии:

Компонент	Получени точки	Основни критерии
Идеен план за развитие (P2.3)	0 до 45	<ul style="list-style-type: none"> • Структуриран характер на Идеиния план за развитие, в съответствие с изискванията на Част 1, Раздел 2.3. • Съгласуваност на представения Идеен план за развитие с Разработките по Част 1, Раздел 1, Раздел 2.1, Раздел 2.2., Раздел 3, и Част 2 на Приложение 4 от Документацията за концесията • Предложение за инвестиционна програма, съдържаща видове и направления на предложените инвестиции поотделно за летищни и търговски дейности за срока на концесията, които не могат да бъдат в размер по-малък от 600 млн. евро без ДДС, както и времеви график за реализирането им в съответствие с предвиденото в проекта на концесионен договор; • Съответствие на представения Идеен план за развитие с условията на проекта на Концесионен договор и Минималните технически изисквания по Приложение № 18 към проекта на Концесионен договор. • Представяне на прилаганите допускания в Идеиния план за развитие • Очаквани нива на изпълнение, свързани с предложените инвестиционна програма и инвестиционни проекти по отношение на : <ul style="list-style-type: none"> • Функционалност на предложената инвестиционна програма и инвестиционни; • Осигуряване на качество на услугата; • Осигуряване на надеждност, достъпност, поддръжка, безопасност, сигурност, здраве и околна среда; • Международната привлекателност на програмите, проектите и плановете; • Стратегия и подход за увеличаване на производството и използването на възобновяемата енергия.

Бизнес план (P2.1)	0 до 20	<ul style="list-style-type: none"> • Структуриран Бизнес план, в съответствие с изискванията на Част 1, Раздел 2.1.; • Съгласуваност на представения Бизнес план с разработките по Част 1, Раздел 1, Раздел 2.2, Раздел 2.3., Раздел 3, и Част 2 на Приложение 4 от Документацията за концесията • Съответствие с условията на проекта на Концесионен договор • Представено изложение на прилаганите в Бизнес плана допускания • Очаквано изпълнение на шестте дефинирани програми в Бизнес плана. • Описание на организацията, мерките и дейностите в предложения Проект на Преходен план
План за финансиране (P2.2)	0 до 15	<ul style="list-style-type: none"> • Структуриран характер на Плана за финансиране, в съответствие с изискванията на Част 1, Раздел 2.2.; • Съгласуваност на представения План за финансиране с Разработките на Част 1, Раздел 1, Раздел 2.1., Раздел 2.3., Раздел 3, и Част 2 на Приложение 4 от Документацията за концесията • Съответствие с условията на проекта на Концесионен договор • Представяне на прилаганите допускания • Стратегия и подход за гарантиране на ангажираността на финансовите институции
Обща стратегия (P1)	0 до 15	<ul style="list-style-type: none"> • Структурирана Цялостна стратегия • Съответствие с изискванията, определени в Част 1, Раздел 1 на Приложение 4 от Документацията за Концесията. • Представена съгласуваност на основните елементи на Общата Стратегия с Разработките от Част 1, Раздел 2, Раздел 3, и Част 2 • Съответствие с условията на проекта на Концесионен договор. •
План за прогнози (P3.)	0-5	<ul style="list-style-type: none"> • Структуриран характер на Плана за прогнози, в съответствие с изискванията на Част 1, Раздел 3; • Съгласуваност на представения План за прогнози с Разработките по Част 1, Раздел 1, Раздел 2.1, Раздел 2.2., Раздел 2.3., и Част 2 на Приложение 4 от Документацията за концесията; • Декларации за допусканията и очаквани резултати от представените разработки по отношение на: • Прогноза за трафика • EBITDA • Капиталови инвестиции

Максималният брой точки, който може да се получи за оценка на Техническото предложение е 100 точки.

За всяка Качествена разработка от Техническото предложение:

1. На Участника се присъжда **максималният брой точки**, предвиден за оценка на Качествената разработка по всеки Компонент, въз основа на всеки Основен критерий, когато предложението:

(a) съответства напълно на изискванията в Раздел 1, Раздел 2 и Раздел 3 на Част I от Приложение 4 на документацията за концесията, както и на приложимата нормативна уредба;

(b) съдържа всички изискуеми мерки и елементи и предвижда осъществяването на всички дейности, предвидени по всеки определен Основен критерий от всеки Компонент и е съобразено напълно с всички указания, относно изработването на предложението от Раздел 1, Раздел 2 и Раздел 3 на Част I от Приложение 4 на документацията за концесията;

(c) съдържа ясно и детайлно описание на действията и мерките, които ще бъдат предприети от Участника за изпълнение на заложените цели;

(d) съдържа мотивирано и обосновано описание на взаимовръзките и последователността на отделните действия и мерки;

(e) налице е изчерпателно обосноваване на всички ключови аспекти при осъществяване на целите на Концесията, чрез съответния Основен критерий от всеки Компонент чрез предложените мерки, съгласно условията на проекта на Договора за концесия и приложимите законови изисквания;

(f) налице са пълна обвързаност и съответствие между предвидените действия и мерките, предложени по всички Основни критерии и Компоненти, предмет на оценка;

2. На Участника се присъждат **75% (седемдесет и пет на сто) от максималния брой точки**, предвиден за оценка на Качествените разработки по всеки Компонент, въз основа на всеки Основен критерий, когато предложението:

(a) съответства в значителна степен на изискванията в Раздел 1, Раздел 2 и Раздел 3 на Част I от Приложение 4 на документацията за концесията, както и на приложимата нормативна уредба;

(b) съдържа всички изискуеми мерки и елементи и предвижда осъществяването на всички дейности, предвидени по всеки определен Основен критерий от всеки Компонент и е съобразено в значителна степен с всички указания, относно изработването на предложението, посочени в Раздел 1, Раздел 2 и Раздел 3 на Част I от Приложение 4 на документацията за концесията;

(c) съдържа ясно описание на действията и мерките, които ще бъдат предприети от Участника за изпълнение на заложените цели;

(d) налице е взаимна обвързаност и съответствие между предвидените действия и мерките, предложени по всички Основни критерии и Компоненти, предмет на оценка.

3. На Участника се присъждат **50% (петдесет на сто) от максималния брой точки**, предвиден за оценка на Качествените разработки по даден критерий или всеки Компонент, въз основа на всеки Основен критерий, когато предложението:

(a) съответства частично на изискванията в Раздел 1, Раздел 2 и Раздел 3 на Част I от Приложение 4 на документацията за концесията, както и на приложимата нормативна уредба;

(b) съдържа мерки и елементи и предлага осъществяването на дейности, предвидени по определен Основен критерий или Компонент и е съобразено с дадените задължителни указания, относно изработването на предложението, посочени в Раздел 1, Раздел 2 и Раздел 3 на Част I от Приложение 4 на документацията за концесията;

(c) съдържа описание на действията и мерките, които ще бъдат предприети от Участника за изпълнение на заложените критерии;

В горепосочените критерии „**Ясно**” – следва да се разбира като обвързано с недвусмислени логически връзки; последователно, добре структурирано; „**Детайлно**” – следва да се разбира като подробно, изчерпателно, обстоятелствено, обстойно и в детайли.

4. В случай, че Техническо предложение получи поне 1 (една) [оценка] „0“ по Разработките по някои от компонентите на P₁, P_{2.1}, P_{2.2}, P_{2.3} и P₃ по-горе, съответната Оферта ще бъде отхвърлена и ще се прилага съответно Клауза 8.4(a) от Документацията за концесията.

Критериите за възлагане на концесията са в съответствие със Закона за концесиите. Съгласно чл. 68, ал. 1 от Закона за концесиите, като критерии за възлагане концедентът определя обективни изисквания, свързани с предмета и обекта на концесията, оценката на които дава възможност да се определи икономически най-изгодната оферта при най-добро съотношение „качество-цена“.

Определените изисквания са свързани с предмета и обекта на концесията: (a) получаването на концесионно възнаграждение от държавата срещу предоставянето на концесионера да ползва обекта на концесията, с всички произтичащи ползи от това за концесионера (ползване на активите – публична държавна собственост; определянето и събирането на всички летищни такси; приходите от наземно обслужване и другите стопански дейности, свързани с управлението на обекта на концесията и предоставянето на услугата); (б) техническо предложение със съдържанието, посочено в таблицата по-горе, което включва и предложение за инвестициите за срока на концесията в размер не по-малък от 600 млн. евро без ДДС– необходимо не само за да се поддържа в експлоатационна годност обекта на концесия, но и да се осигури неговото развитие, чрез професионално управление и инвестиции в летищна инфраструктура, и като краен ефект – повишаване на качеството на предлаганите услуги и постигане на удовлетвореност у потребителите на тези услуги.

Определените изисквания осигуряват по балансиран начин целите на настоящата концесия, а именно: (a) стабилни и обществено оправдани приходи за държавния бюджет. Елиминиран е възможният спекулативният елемент в предложенията на

участниците за размер на първоначалното (авансово) концесионно възнаграждение – то не е предмет на оценка. Минималната изходна позиция за размер на годишните концесионни възнаграждения е по-близка до средната, отколкото до долната граница. Сериозно внимание е отделено на техническото предложение, което е в пълно съответствие с посочените по-горе цели на концесията - привличането на сериозен и професионален оператор (концесионер на летището). По този начин акцентът е поставен върху публичните ползи, които водят до по-добър достъп до услуги и подобряване на икономическата ефективност. По този начин се постига и пълно съответствие с изведения принцип от „Програма 2030“ на Организацията на обединените нации, че реализацията на публично-частното партньорство следва да се промени, като подходът „максимална стойност срещу парите“ трябва да се развие до „хората на първо място“.

Предложението за концесионно възнаграждение с относителна тежест 55 на сто е включено с оглед гарантиране на финансови приходи за държавата от концесията. Съответствието на размера на процент от общия размер на приетите за базови приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесия го прави адекватен на стопанската дейност, която ще се извършва на обекта на концесията.

Оценката на Техническото предложение с относителна тежест 45 на сто е въведена като част от критериите за оценка на офертите, тъй като предметът на концесия включва управлението и експлоатацията на Летище София. По този начин, Концедентът следва да се увери, че бъдещият концесионер има ясно виждане за осъществяването на ефективно управление на летището, осигуряване на развитието и поддържането на летищната инфраструктура, както и реализирането в обекта на концесия на инвестиции в размер на не по-малко от 600 млн. евро без ДДС, чрез представяне, но не само на Обща стратегия, Бизнес план, План за финансиране, Идеен план за развитие и Планове за прогнози.

При формулиране на съотношението (относителната тежест на критериите за оценка), е отчетено обстоятелството, че настоящата процедура е за концесия (форма на публично-частно партньорство), при посоченото по-горе разпределение на рисковете между страните по концесионния договор.

VI. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА КОНЦЕСИЯТА, ВКЛЮЧИТЕЛНО МАКСИМАЛНИЯ СРОК НА КОНЦЕСИЯТА

I. Прогнозна стойност на концесията:

Съгласно чл. 28, ал. 1 от Закона за концесиите в прогнозната стойност на концесия за строителство се включва стойността на следните възможни прогнозни приходи на концесионера:

а) приходите от експлоатацията на строежа или на услугите, включени в предмета на концесията;

б) приходите от всяка възможна опция и от всяко удължаване на срока на концесията или от друго изменение на концесионния договор;

в) приходите от такси и глоби, заплащани от ползвателите на строителството или на услугите, освен тези, които е предвидено да се събират за концедента;

г) плащанията или всякакви финансови предимства, предоставени под каквато и да е форма на концесионера от концедента, включително компенсация за изпълнението на задължение във връзка с обществена услуга и субсидии;

д) безвъзмездните средства или всякакви други финансови предимства, предоставени под каквато и да е форма от други лица за изпълнението на концесията;

е) приходите от продажба на активи, които са част от обекта на концесия;
ж) всички доставки и услуги, предоставени от концедента на концесионера, когато такива са необходими за изпълнението на строителството или предоставянето на услугите.

Съгласно чл. 4, ал. 3 от Наредбата за изискванията за определяне на финансово-икономическите елементи на концесията (Наредбата) прогнозната стойност на концесията за строителство се изчислява въз основа на метода дисконтиране на паричните потоци с дисконтов процент в размер на 4%.

Съгласно чл. 4, ал. 2 от Наредбата, прогнозните приходи на концесионера се включват в прогнозната стойност на концесията в пълен размер, без данък върху добавената стойност.

Изчисление на прогнозната стойност на концесията за строителство на Летище София:

1. Извършен е вертикален структурен анализ на приходите на Летище София за 3 (три) предходни години.
2. За всеки приход е определен тренд за нарастване в следващите 35 (тридесет и пет) години.
3. Изработена е обобщаваща таблица на приходите по пера, получената обща стойност на приходите е дисконтирана с дисконтов фактор 4%.

Прогнозната стойност на концесията за строителство на гражданско летище за обществено ползване София е изчислена като общия оборот на концесионера (без ДДС) при експлоатацията на обекта на концесия, получен като сума от всички приходи от експлоатацията на строежа и на услугите, които са предмет на настоящата процедура, при отчитане на следните основни допускания:

- 1) Срок на концесията – 35 години;
- 2) Участникът, определен за концесионер ще получи право да събира всички летищни такси, приходите от дейностите по наземно обслужване, които той изпълнява, както и приходите от извършване на стопански дейности в обекта на концесия;
- 3) Изграждане на нов Терминал 3 до десетата година от срока на концесията;
- 4) Прогнозните приходи, които концесионерът ще получава от събирането на летищните такси, приходите от спомагателни дейности във въздушния транспорт (напр. разобледяване, зареждане с гориво), дейностите по наземно обслужване и от извършването на стопански дейности са изчислени, както следва:

Дисконтов процент 4%	Приходи в хил. лв.
Общо приходи от летищни дейности	4 066 774
Общо приходи от допълнителни дейности	1 155 157
Общо приходи от търговски дейности	1 556 834
Общо Дисконтирани приходи	6 778 765

Общо изчислената прогнозна стойност на концесията е в размер на 6 778 765 хил. лв.

Прогнозната стойност на концесията е изчислена без приспадане на прогнозните разходи, които концесионерът ще извърши при експлоатацията и управлението на обекта на концесия.

Изчислена е и прогнозна стойност на концесията при евентуални удължавания на срока на концесията с 1/3 от първоначалния срок, като общият срок на всички удължавания не може да надхвърля тази 1/3, т. е. до 46,7 г. (560 месеца), както следва:

Дисконтов процент 4%	Приходи в хил. лв.
Общо приходи от летищни дейности	4 072 896
Общо приходи от допълнителни дейности	1 490 050
Общо приходи от търговски дейности	2 061 329
Общо Дисконтирани приходи	7 624 275

II. Икономически баланс на концесията и разпределение на рисковете:

1. Икономически баланс на концесията.

За срока на концесията е необходимо поддържането на икономическия баланс. Икономическият баланс се дефинира като равновесие между ползите за концесионера и концедента при поетите от тях рискове през целия срок на концесията.

На първо място, икономическият баланс на концесията се определя от правата и задълженията на страните и условията за осъществяване на концесията, описани в концесионния договор. За целите на определяне на икономическия баланс са включени прогнозни матрица на основните рискове и норма на възвръщаемост за концесионера. Справедливото разпределение на икономическата изгода между концедента и концесионера изисква преките приходи на държавата от концесионни плащания и данък печалба, и печалбата на концесионера от дейностите в обекта на концесия да са балансирани.

Преките икономически ползи за държавата ще бъдат постъпленията от първоначалното и от годишните концесионни възнаграждения, от данък печалба и от извършени от концесионера инвестиции в публична държавна собственост. Финансовото изражение на тези икономически ползи е изведено чрез нетна настояща стойност на концесията и представлява 1 370 млн. лв. Освен посочените преки икономически ползи, налице са и икономически мултипликационни ефекти за българската икономика, представляващи социални ползи, ползи от генерирането на нови работни места, ползи за бизнеса, включително авиокомпаниите и пътниците, които макар и да не притежават конкретно финансово изражение, безспорно имат икономически ефект за държавата.

За Концесионера ползите, които ще бъдат реализирани от концесията се изразяват в получаването на възвръщаемост на вложения собствен капитал в подобряване на летищната инфраструктура и генерираните парични потоци от управлението на обекта на концесията.

Концесията ще бъде с продължителност от 35 г., с възможност за удължаване, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанието за това, не може

да бъде по-дълъг от една трета от конкретния срок на концесията. Конкретният срок на настоящата концесия е 35 години, което означава, че общият срок на всички удължавания не може да бъде по-дълъг от 11,7 г.

Концесионните възнаграждения са определени както следва:

(1) първоначално концесионно възнаграждение в размер на 550 млн. лв. без ДДС (281 210 534,66 евро) и

(2) годишно концесионно възнаграждение, равно на по-голямата от двете суми:

а) сумата, предложена с офертата на участника, но не по-малка от 7 669 378,22 евро (15 000 000 лв.) или

б) сумата, определена като процент от общия размер на Общите приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесия за съответната година, предложен с офертата на участника, който е не по-малък от 10 на сто.

Финансовият анализ разглежда няколко сценария с различни варианти на растеж на трафика (консервативен, базов и оптимистичен). Изграждането на Терминал 3 е задължително в първите десет години на концесията. Останалите инвестиции в разширяване на сегашната летищна инфраструктура (Терминал 2, перони, пътеки за рулиране, писта) са свързани с растежа на трафика, заложените ключови показатели за изпълнение и нива на обслужване според стандартите на ИАТА.

При всички сценарии, маржът на печалбата преди лихви, данъци и амортизации (ЕБИТДА) се предвижда да се доближава до реперите за сектора и да надхвърля сегашните ~45%, постигнати от Летище София ЕАД .

Съотношението заемни средства: собствен капитал е заложено спрямо пазарните практики 70:30. Във всички сценарии, вътрешната норма на възвращаемост на собствения капитал е над 13%, което показва привлекателността на инвестицията.

Икономическият анализ показва, че проектът носи ползи на държавата, в размер не по-малък от:

а) за срока на концесията се очакват постъпленията от концесионни възнаграждения да надхвърлят 1 075 000 000 лева (549 638 772,36 евро). Сумата е изчислена на база заплащане на минималния размер на годишното концесионно възнаграждение 15 000 000 лева (7 669 378,22 евро) и първоначалното концесионно възнаграждение 550 000 000 лева (281 210 534,66 евро), платимо преди началната дата на концесията.

б) предвидените минимални инвестиции за развитие, поддържане и модернизиране на летището за срока на концесията са в размер на 1 173 498 000 лева без ДДС (600 000 000 евро).

Обстоятелствата, при възникването на които икономическият баланс ще се счита за нарушен са определените в чл. 123, ал. 2 от Закона за концесиите, както и обстоятелства от фактически или правен характер, свързани с обекта на концесията, строителството и/или услугите, които са определени с Концесионния договор и които представляват съвкупността от всички уговорки в договора към датата на неговото сключване.

За целите на икономическия баланс на концесията ежегодно, след крайния срок за публикуване на финансовите отчети на концесионера, ще бъде извършван анализ на ползите за концесионера и концедента на база действителните финансови резултати от концесията. Анализът ще бъде придружен от съпоставка на съотношението на ползите

за концесионера и концедента съгласно заложения финансов модел и съотношението на ползите за концедента и концесионера съгласно действително постигнатите резултати от концесията с натрупване от началото на концесията.

Предлага се Концесионният договор да посочва случаите, в които ще се променя икономическият и финансовият баланс на концесията, което попада извън типичните случаи за изменение, на които имат право Концедентът и Концесионерът.

Методите, чрез които се променя балансът са посочени в проекта на концесионен договор и са както следва::

1. чрез промяна на летищните такси (постигане на споразумение с ползвателите);
2. намаление на концесионното възнаграждение, доколкото необходимостта от възстановяване е резултат от законодателна промяна, така, както е определена в проекта на концесионен договор;
3. предоставяне на субсидии (в случай че е приложимо и съгласно отпускане на субсидии (ако е приложимо и позволено съгласно законодателството за държавните помощи));
4. концедентът избира да финансира изцяло или (доколкото концесионерът е получил финансиране за част от допълнителните Капиталови разходи) останалата част от допълнителните Капиталови разходи;
5. удължаване на срока на Предстоящите Строителни дейности или на което и да е задължение на Концесионера по проекта на концесионен договор или, но само доколкото необходимостта от възстановяване е резултат на законодателна промяна и/или концесионерът не по своя вина е възпрепятстван да изпълнява своите задължения в съответствие с Договора за концесия поради дадено събитие за обезщетяване, удължаване на срока на Концесията, така, както това е посочено в проекта на концесионен договор;
6. корекция в приложимия максимален коефициент на главния дълг, ако има такъв, така, както това е посочено в проекта на концесионен договор, или
7. всяка друга форма, договорена между Страните.

Ако балансът на концесията се наруши и ВНВ на Собствения капитал на Концесионера надхвърли 30% в рамките на две последователни Години от концесията, Концедентът ще може да възстанови баланса на концесията в своя полза чрез увеличаване на процента на Годишното концесионно възнаграждение с 30% (тридесет на сто).

2. Разпределение на рисковете.

Основните рискове, свързани с реализирането на концесията, са посочени в таблицата по-долу. Предлага се концесионерът да поеме изцяло оперативния риск и риска, свързан със строителството. Посочено е, че всички останали рискове се разпределят между концесионера и концедента с Концесионния договор, в зависимост от възможностите на всяка от страните по-добре да оцени, контролира и управлява съответния риск, а рисковете, които страните относително еднакво могат да оценяват, контролират и управляват, се разпределят между тях като споделени рискове.

Таблицата указва и разпределението на съответния риск, както и определените мерки за неговото намаляване.

2.1. Анализ на отделните видове рискове

а) Оперативен риск

Поетият от концесионера оперативен риск включва риска, свързан с търсенето и риска, свързан с предлагането.

Риск, свързан с търсенето, е вероятността за настъпване на събития, факти или обстоятелства, които могат да окажат неблагоприятно влияние върху пазарното търсене на обекта на концесията или на предоставяните услуги. Управлението на риска, свързан с търсенето на услугата се поема от концесионера, доколкото генерираните от инвеститора приходи са в пряка зависимост от качеството и нивото на предлаганите услуги, респективно от броя обслужени пътници, въздухоплавателни средства и товари, както и от направените инвестиции за разширяване капацитета на летището.

Риск, свързан с предлагането, е вероятността обектът на концесията, предлаганите услуги или извършваните други стопански дейности да не съответстват на пазарното търсене. Рискът, свързан с предлагането, включва и риска за наличност на предоставяните услуги. Рискът, свързан с предлагането включва отговорността и поемането на допълнителни разходи във връзка със събития по време на експлоатацията на обекта на концесия, вкл. в резултат на:

- Ниска събираемост на приходите в резултат на лошо управление на летищните услуги и извършваните стопански дейности;

- Пропуснати приходи от нарушена непрекъсваемост на предоставянето на летищните услуги и на нарушаване на непрекъсваемостта на извършваните стопански дейности в резултат на лошо управление и поддържане на обекта на концесия;

- Повишаване разходите за експлоатация на обекта на концесия и на летищните услуги над предвидените в офертата на концесионера;

- Природни явления, които могат да доведат до частично увреждане на обекта на концесията или до временна невъзможност за предоставяне на летищни услуги, с изключение на погиването на обекта или част от него в резултат на природно бедствие.

Оперативният риск се носи винаги от концесионера и се счита поет, когато при нормални условия на експлоатация с концесионния договор не е гарантирано възвръщането на направените инвестиции и на разходите по експлоатацията на услугите или строителството, предмет на концесията.

б) Строителен риск

Рискове, свързани с проектиране и със строителни и монтажни работи, вероятността разходите за изпълнение на Инвестиционната програма на концесионера и разходите за поддържане на експлоатационната годност и развитие на Обекта на концесия да са по-високи от прогнозираните и предложените в офертата на Концесионера. Тук се включват геоложки и геодезически риск; риск от природни бедствия по време на извършване на строителни и монтажни работи; увеличаване на пазарните цени на строителни материали и услуги, инфлационния риск, технологичния риск, рискът от избор на изпълнители на работите, риск от лошо управление по време на извършване на строителните работи, както и рисковете, свързани с предвидените в Инвестиционната програма на Концесионера строително-монтажни дейности и др.

Риск	Описание и мерки за намаляване на риска	Разпределяне на риска		
		За Концесионера	Споделеност на риска	За Концедента
Летищни такси	Летищните такси ще се събират от Концесионера.	X		

Приходи от търговски дейности	Събирането на приходите от търговски дейности и права и рискове, свързани с развитието, следва да са изцяло за Концесионера, като единствените ограничения следва да са за незасягане /ненамеса в/ ефективната и безопасна експлоатация на летището и целта на Концесията.	X		
Трафик	Изцяло за Концесионера.	X		
Експлоатационни дейности	Като цяло експлоатационните дейности следва да са отговорност на Концесионера и да съответстват на международните стандарти, с конкретно посочени специални случаи на изключения/освобождаване.	X		
Лицензи	Задължение на Концесионера е придобиването на всички надлежни лицензи, свидетелства и удостоверения съгласно Закона за гражданското въздухоплаване.	X		
Планиране на капиталовите инвестиции	Следва изцяло да е за Концесионера, който да предостави на Концедента генерален план и/или инвестиционна програма в надлежните срокове.	X		
Финансиране	Изцяло отговорност на Концесионера.	X		
Макроекономически риск	Изцяло за Концесионера (напр. лихвени проценти, валутни курсове, инфлационен риск и др.).	X		

Проектиране и строителство	Отговорността за безопасността по отношение на дейностите по проектиране и строителство се вменява изцяло на Концесионера. Може да се прави позоваване на регламентите на Европейската агенция за авиационна безопасност и Приложение 14 на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО).	X		
Управление и поддръжка на съоръженията	Изцяло отговорност на Концесионера, с възможности за инспектиране от страна на Концедента и независими инженери от регулатора на гражданската авиация.	X		
Наземно обслужване	Концесионерът следва да притежава надлежните лицензи и да осигурява необходимите системи и съоръжения. На лица, извършващи наземно обслужване, които са външни или са към самите ползватели, следва да се осигурява достъп и съоръжения съгласно европейските директиви и Закона за гражданското въздухоплаване.	X		
Управление на опазването на околната среда	Постоянното управление екологичното въздействие и своевременното придобиване на надлежните разрешения и съгласия следва да са вменени на Концесионера, като Концедентът остава отговорен за заварено замърсяване (напр. замърсена почва) на обекта на концесия до Началната дата на концесията.	X	X	
Кадрово осигуряване и трудови въпроси	Кадровото обезпечаване и дейностите по управление и регистриране на трудовоправните отношения и спазването на трудовото законодателство са изцяло отговорност на Концесионера.	X		

Противопожарна безопасност	Отговорността е изцяло на Концесионера.	X		
Дейности, свързани с ръководство на въздушното движение/аеронавигационно обслужване	Ще се извършва от РВД (ДАНО)			X
Охрана и сигурност	Отговорностите, свързани със сигурността и развитието, поддръжката и експлоатацията на съоръженията за сигурност се възлагат на Концесионера, с някои изключения.	X		
Застраховане	Отговорността за осигуряване и заплащане на надлежно застраховане е на Концесионера. Концедентът обаче може да освобождава от това задължение, в екстрени случаи, когато не може да се осигурят застраховки при разумни условия.	X		

III. Приходи на концесионера:

Прогнозирането на приходите е извършено въз основа на финансовите данни, предоставени от „Летище София” ЕАД за последните три отчетни години. Отчетени са реално пълният размер на фактурираните летищни такси, а не размера от тях, признат в Отчета за Печалбата или Загубата като приход на Летище София ЕАД. Анализът е направен с цел прогнозиране на приходите за целия период на концесията.

Концесията ще генерира 3 вида приходи, които ще служат и за база за определяне на годишните плащания към държавата:

1. Приходи от летищни такси са прогнозирани на база натуралните показатели за изчисляване на съответните летищни такси като са умножени по съответно изчисления размер на всяка такса.

2. Приходите от спомагателни дейности, свързани с въздушното обслужване, са определени спрямо сегашните им нива, с нарастване пропорционално на очакваното развитие на трафика – самолетодвижения (обработка с антиобледителна течност, наземно обслужване, зареждане с гориво) и съответния инфлационен индекс.

3. Приходите от стопански дейности са прогнозирани, както следва:

- Продажба на стоки, храни и напитки – средната доходност на търговия на дребно на пътник нараства пропорционално с ръста на пътничопотока, като е добавен и индекса на потребителските цени, плюс разкриването на допълнителни търговски площи от разширенията на Терминал 2 и изграждането на Терминал 3

- Паркинг на автомобили – доходността се очаква да нарастне спрямо растежа на пътничкопотока
- Отдаване под наем на административни помещения и на други бази – очаква се приходите растат с коефициент на еластичност спрямо терминалните зони, което е в резултат от по-активното ползване от страна на авиокомпаниите и други ползватели с разширяването на летището
- Приходите от дейности, свързани с товари, растат с увеличението на товаропотока. Приходите, свързани с ВИП обслужване и обслужване на пътници с намалена подвижност (PRM) растат с увеличението на пътничкопотока. Приходите от стандартно ползване на терминални съоръжения се увеличават с разгръщането на зоната на терминалите. За доходността за всяка от позициите нормата на ръст е ИПЦ
- Концесионерът ще може да развива и други търговски дейности, съгласувани с концедента

С растежа на приходите, растат и номиналните стойности на годишните плащания към държавата, които са заложили като минимум 10% от общите приходи на концесията.

IV. Концесионно възнаграждение:

Първоначално концесионно възнаграждение:

Съгласно условията на концесията, след влизане в сила на концесионния договор, концесионерът ще заплати първоначалното концесионно възнаграждение преди или на Началната дата на концесията в размер на 281 210 534,66 евро (550 000 000 лв.) без ДДС.

Годишни концесионни възнаграждения:

За срока на концесията се предвижда концесионерът да заплаща годишно концесионно възнаграждение, равно на по-голямата от двете суми:

а) сумата, предложена с офертата на участника, но не по-малка от 7 669 378,22 евро (15 000 000 лв.); или

б) сумата, определена като процент от общия размер на Общите приходи от всички дейности, свързани с ползването на обекта на концесията за съответната година, предложен с офертата на участника, който е не по-малък от 10 на сто.

За срока на концесията се очакват постъпленията от концесионни възнаграждения да надхвърлят 1 075 000 000 лева (549 638 772,36 евро). Сумата е изчислена на база заплащане на минималния размер на годишното концесионно възнаграждение 15 000 000 лева (7 669 378,22 евро) и първоначалното концесионно възнаграждение 550 000 000 лева (281 210 534,66 евро), платимо преди началната дата на концесията.

Съгласно предвижданията на финансовия анализ за срока на концесията концесионерът ще извърши годишни концесионни възнаграждения общо в размер на 1 408 220 хил. лв. без ДДС.

V. Срок на концесията:

Допустимият срок на концесията за строителство съгласно чл. 34, ал. 1 от Закона за концесиите е 35 години. Срокът на концесията може да се удължава, като общият срок

на всички удължавания, независимо от основанията за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.

За концесията на Летище София е определен срок на концесията 35 г., с възможност за удължаване, като общият срок на всички удължавания не може да бъде по-дълъг от една трета от 35 години, или общият срок на всички удължавания не може да бъде по-дълъг от 11,7 г. (140 месеца)

Срокът е определен така, че да бъдат гарантирани интересите както на концесионера, така и на концедента. Гарантирането на интересите и на двете страни е предпоставка за заинтересованост от изпълнение на поетите задължения по концесионния договор. Концедентът има интерес да получава концесионните възнаграждения, да бъдат направени планираните инвестиции и обектът на концесия да бъде поддържан в експлоатационна годност в съответствие с нормативните изисквания. Концесионерът има интерес да постигне желаното ниво на възвръщаемост, чрез експлоатацията на обекта на концесия и да си възвърне вложените средства (инвестиции като и амортизируемата част от първоначалното концесионно възнаграждение).

Критерий за определяне продължителността на концесията е срокът на откупуване на инвестициите в години, определен чрез метода на дисконтираните нетни парични потоци при съответната норма на дисконтиране. Допълнителните критерии за определяне на срока на концесията са следните:

- а) очаквано от концесионера ниво на възвръщаемост на собствения капитал;
- б) амортизационен период на изградената летищна инфраструктура и съоръжения;
- в) възможност за извършване на инвестиции от концесионера, които не са заложили в първоначалната му инвестиционна програма;
- г) надеждност на заложените във финансовия модел прогнози на оборота;
- д) променливостта на оборота през срока на концесията.

Срокът на откупуване на инвестициите (собствен капитал) е изчислен на 15 г., а индексът на рентабилността на собствения капитал се изчислява на 3.7.

Важен за определянето на срока на концесията е и амортизационният период на дълготрайните (нетекущите) активи. Той трябва да позволява на концесионера да извлече максимална полза от използването на активите, в които е вложил средства.

Отчита се и рискът от несбъждане на прогнозите, заложили при определяне на показателите за финансова ефективност. Те могат да се окажат оптимистични и при кратък срок на концесията, концесионерът да не бъде в състояние да постигне желаната икономическа ефективност. Другият риск е свързан с нереализиране на заложените прогнози за растеж на пътничекото и самолетодвиженията. В двата разглеждани случая концесионерът ще бъде на загуба, като ще е необходим по-дълъг от минималния срок, през който да се покрие загубата и да се реализира печалба.

Допълнителни мотиви, които са взети предвид при определяне на срока на концесията, са следните:

- а) мотивиране на концесионера чрез срок, който да бъде икономически изгоден за него;
- б) осигуряване на възможност да бъде постигната положителна ННС от инвестициите, като в същото време след изтичането на срока на концесията, държавата да получи добре работещ обект, който може да бъде възложен на концесия с нов концесионен договор при по-добри финансови параметри;

в) определяне на максимално дълъг срок на концесията, което би стимулирало влягането на инвестиции, превишаващи размера на договорените. Това от своя страна би спомогнало за по-ефективна експлоатация на обекта на концесия и респективно ще доведе до нарастване на приходите на концесионера, както и до съответното увеличение на годишното концесионно възнаграждение.

Във връзка с изложеното по-горе, предложеният срок на концесията би бил достатъчен за достигане на пазарно приета норма на възвращаемост на вложените от концесионера средства, като ще осигури и постигане целите на концедента – изграждане на нова инфраструктура, първоначално и ежегодни концесионни плащания, високо ниво на обслужване и устойчиво развитие на летище София.

VII. УСЛОВИЯ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА

Концесията се осъществява с осигурени от концесионера средства и при поемане от негова страна на оперативния и строителния риск при следните условия:

1. Поддържане в наличност на летищните услуги (дейностите на летищен оператор, дейностите на оператор по наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3, т. 2-7от Закона за гражданското въздухоплаване, както и функциите на летищна администрация) и осигуряване за срока на концесията на тяхната непрекъснатост и ниво на качество в съответствие с концесионния договор.

2. Извършване на строителството, включително, но не само изграждането на нов терминал, разширяване на терминал 2, и след извършване на допълнителни проучвания при необходимост – изграждане на нова писта.

3. Управление и поддържане на обекта на концесията в експлоатационна годност за срока на концесията.

4. Върху обекта на концесия, концесионерът е задължен да извършва летищни услуги съгласно концесионния договор, като осигурява равен достъп на всички ползватели до тях и като спазва условията за предоставянето им.

5. Изпълнение на предложения от участника, определен за концесионер размер на инвестициите.

6. Изпълнение на предложените с офертата на участника, определен за концесионер планове – неразделна част от концесионния договор.

7. Плащане от концесионера на концедента на годишните концесионни възнаграждения съгласно офертата на участника, определен за концесионер.

8. Концесионерът застрахова обекта на концесията за своя сметка за всяка година от срока на концесията, както и отговорността си като летищен оператор и като оператор по наземно обслужване, в съответствие с действащото законодателство и с клаузите на концесионния договор

9. Концедентът е собственик на всички приращения и подобрения, изградени трайно върху територията на обекта на концесията.

10. Спазване на изискванията на законодателството и на изискванията, определени от компетентните държавни органи, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, околната среда, защитените територии, зони и обекти, и на обществения ред.

11. Спазване на задълженията, поети по международни договори, по които Република България е страна.

12. За срока на концесията концесионерът определя след консултации с авиокомпаниите размера и събира летищните такси, както и приходите от другите услуги и търговски дейности

13. Предназначението на обекта на концесия не може да се променя.

14. Непрехвърляемост на правата и задълженията по концесионния договор, освен при условията и по реда, определени с концесионния договор. Концесионерът няма право да се разпорежда с обекта на концесията и на свързаните с него права и задължения или да обременява обекта по какъвто и да е начин, освен в случаите, и при условията и по реда, предвидени с концесионния договор.

15. При изпълнение на концесията концедентът и концесионерът спазват разпоредбите на действащото законодателство в съответствие с клаузите на концесионния договор.

16. Концедентът не дължи на концесионера компенсации по чл. 32 от Закона за концесиите.

17. При прекратяване на концесионния договор поради изтичане на срока на концесията концесионерът няма право на обезщетение.

18. При предсрочно прекратяване на концесионния договор поради причина, за която някоя от страните отговаря, същата дължи обезщетение в съответствие с действащото законодателство и предвиденото в клаузите на концесионния договор.

19. Отношенията между страните при предсрочно прекратяване на концесионния договор се уреждат с договора.

20. Икономическият баланс ще се счита за нарушен, когато:

20.1. в резултат от промени в законодателството или от акт на регулаторен орган са се променили условията за финансиране, строителство, управление или поддържане на обекта на концесията и/или условията за предоставяне на услугите;

20.2. в резултат от непреодолима сила трайно се преустановят дейности по договора;

20.3. погине целият или част от обекта на концесията или настъпи обективна невъзможност за неговото ползване по предназначение, освен в случаите, когато погиването или обективната невъзможност се дължи на виновно действие или бездействие на концесионера;

20.4. възникне опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за общественения ред.

20.5. С проекта на концесионен договор са определени и други обстоятелства от фактически или правен характер, свързани с обекта на концесията, при настъпването или изменението на които може да се наруши икономическият баланс на концесията.

21. Прогнозна цена на основните услуги, включени в предмета на концесията:

Основните услуги, които концесионерът ще предоставя са летищните услуги, за които ще има право да събира летищни такси и търговски дейности. Като прогнозни стойности на летищните такси, могат да се посочат таксите, които събира настоящия летищен оператор, съгласно неговата тарифа, които са определени съгласно Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

За първата година от срока на концесията се предвижда да се запази действащата структура на таксите, както следва:

Вид такса	ЕВРО*
Такса за кацане, която се определя на база тон от максималното излетно тегло (maximum take-off weight (MTOW) на	14,30 (3-25 т.)

въздухоплатателното средство (ВС), диференцирана в пет групи ВС по MTOW;	
Такса за паркиране на ВС, която се определя на база тон от максималното излетно тегло (MTOW) на ВС и продължителност на ползване на перонната местостоянка и е диференцирана в зависимост от периода на ползване на съоръжението (ден, нощ) и в зависимост от зоната на паркиране (съоръженията за паркиране/престой);	0,171/0,064 (ден/нощ)
Такса за пътници , която се събира за всеки заминаващ пътник, диференцирана единствено в зависимост от вида пътник (дете или възрастен);	5,46/2,73 (възрастен/дете)
Такса за ползване на пътнически ръкав , в зависимост от периода на ползване на съоръжението;	95 (до 60 мин.)
Такса за сигурност , която се събира за всеки заминаващ пътник;	5,50
Такса за шум (екологична) , която се заплаща на база тон от MTOW и индивидуални шумови характеристики на ВС (в групи по шумови сертификати) и часови зони от денонощието за излитането (дневна, сутрин/вечер и нощна).	0,30 (за mtow тон, кат. 3)

*Посочените стойности са съгласно действащата тарифа за таксите за 2018 г. на Настоящия оператор, без отчитане на програмите за стимулиране. Подробно описание на тарифата е достъпно на линк: https://www.sofia-airport.bg/sites/default/files/sofia_airport_charges_bg_1.pdf

Летищният оператор ще събира и такса PRM (пътници с увреждания), като определения в ценника на „Летища София“ ЕАД, размер на таксата за 2018 г. е 0,40 евро.

За търговските дейности се прилагат пазарни цени.

VIII. ПРОГНОЗНИ ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ

1. Открита процедура.

Настоящата процедура е определена като открита. Това предполага да се проведе на един етап, в който икономическите оператори подават едновременно заявление и оферта. Откритата процедура не включва договаряне (чл. 53, ал. 1 от Закона за концесиите). При настоящата процедура концедентът е определил подходящи условия за осъществяване на концесията, финансово-икономически елементи и юридическа конструкция, така, както са посочени на съответното място в тази обосновка, а където това не е направено изчерпателно в тази обосновка – така, както са определени в Документацията за концесията (за настоящите цели като „Документация за концесията се определят Документацията за концесията и всеки друг документ, заедно с Приложенията към него и проекта на Концесионен договор, предоставен на Участниците и наличен по партидата на настоящата процедура в Националния концесионен регистър, както и на Интернет страницата на проекта, както може да бъде изменян и допълван, документите, съдържащи се в Информационната зала, и всички други допълнителни

документи, налични по време на Процедурата за възлагане и които представляват база за изготвяне, подаване и оценка на Заявлението и Офертата). По отношение на настоящата процедура за определянето на концесионер е достатъчно само прилагането на критериите за възлагане, без да се провеждат преговори (чл. 54, ал. 2 от Закона за концесиите).

2. Юридически конструкции за участниците в процедурата.

Прогнозните юридически конструкции за участниците в процедурата са дадени в съответните текстове на ЗК – чл. 18 – чл. 23 от ЗК. За настоящата процедура, Документацията за концесията предвижда включително, но не само следното:

2.1. Правила, приложими за Консорциумите:

Всеки Консорциум подписва Договор за Консорциум, който следва да бъде подписан от упълномощен представител на всеки от неговите членове. Договорът за консорциум следва да предвижда определянето на един от членовете на Консорциума, който да го представлява и да поема задължения, обвързващи всички членове на Консорциума по всички въпроси, свързани с Процедурата за възлагане за Концесията, включително, но без да се ограничава до подаването на Заявлението и Офертата от името на Консорциума ("Водещ Член"), както и до и включително, в случай на възлагане, подписването на Концесионния договор. В случая на Класирания на второ място Участник, съответният упълномощен представител следва да остане валидно назначен и упълномощен до изтичане на валидността на неговата Гаранция за участие. В Договора за Консорциум следва да се предвижда и определянето на един от членовете на Консорциума като Летищен оператор. Алтернативно, Консорциумът може да определи трето лице за Летищен оператор. Всеки Консорциум може да реши да определи един и същи свой член както за Водещ член, така и за Летищен оператор. Всеки Консорциум има право да изпълни изискванията за участие посредством кумулативния опит/ресурси на своите членове. Във всеки случай изискванията относно опита в експлоатацията и управлението на летища, трябва да бъдат удовлетворени от Летищния оператор. Членовете на Консорциума ще бъдат солидарно и поотделно отговорни пред Концедента за изпълнението задълженията на Консорциума.

Всяка промяна в състава на Участника след подаване на Заявлението и Офертата ще бъде, освен ако е изрично одобрена писмено от Концедента, в нарушение на Документацията за Концесията и ще доведе до отстраняване на Участника, или до несъответствие на Участника с условията за възлагане на Концесията или за сключване на Концесионния договор, според случая, съгласно Документацията за Концесията. Промени в състава на Участника ще означават, в зависимост от съответните разпоредби, включени в Договора за Консорциум ("Промяна"): (i) промяна в някой от членовете на Консорциума, включително изключване на член/акционер или прибавяне на член/акционер или, в зависимост от учредяването, изключване на акционер от Проектното дружество или добавяне на акционер в Проектното дружество; (ii) промяна в дяловото участие, притежавано от Летищния оператор в Проектното дружество, да бъде намалено под прага, съответно посочен в Документацията за участие; и (iii) в случай че Летищният оператор е трето лице, промяна на Летищния оператор. При подписването на Концесионен договор, всяка промяна се извършва при спазване на и се урежда съгласно разпоредбите и условията, предвидени в Концесионния договор и Закона за концесиите.

2.2. Летищен оператор

Членът на Консорциума, определен за Летищен оператор, трябва да държи минимум 20% (двадесет процента) от дружествения капитал/акциите/дяловете с право на глас на Концесионера до петата годишнина от Началната дата на Концесията и 10% (десет процента) от дружествения капитал/акциите/дяловете с право на глас на

Концесионера до по-късното от (i) десетата годишнина от Началната дата на Концесията или (ii) две години след откриването на Терминал 3.

Участник, който подава Заявление и Оферта като самостоятелно лице, трябва да отговаря на изискванията за Летищен оператор.

Участник или Консорциум може да реши да изпълни изискванията за експлоатация на летище, чрез Летищен оператор – трето лице, както е предвидено в Документацията за концесията. В този случай Участникът предоставя като част от документите за подаване със Заявлението ангажимент от Летищния оператор – трето лице, че ако Участникът стане Класиран на първо място участник, Летищният оператор – трето лице ще издаде и предаде на Концедента Ангажимента на третото лице като Предварително условие съгласно Концесионния договор.

2.3. Ограничения за участие

Никой Участник или член на Консорциум не може да подаде Заявление и Оферта, ако притежава участие (пряко или косвено, като права на глас и/или права на дивиденди) в друг Участник или като член на друг Консорциум.

Никой Участник или член на Консорциум не може да подаде Заявление и Оферта, ако взаимоотношенията му с друг Участник или член на Консорциум са такива, че съответните Заявление и Оферта могат да се считат като отнасяни се към един и същи орган на управление или едни и същи лица.

2.4. Доказване с възможностите на трети лица.

В съответствие с изискванията на ЗК (чл. 63 от ЗК), е предвидена възможността участникът да докаже изпълнението на определените изисквания относно техническите способности и финансовото и икономическо състояние, с възможностите на едно или повече трети лица, независимо от правната връзка с тях. Когато участник доказва изпълнението на изискванията относно техническите способности и/или финансовото и икономическото състояние с възможностите на едно или повече трети лица, за третите лица приложими основанията за изключване, както и изискванията за допускане до участие. Посоченото изискване е в пълно съответствие и с член 38 от Директивата за концесиите, съгласно който икономическият оператор може да използва капацитета на други субекти, независимо от правното естество на връзките му с тях. В този случай икономическият оператор следва да докаже на възлагащия орган, че за целия срок на концесията ще разполага с необходимите ресурси.

2.5. Подизпълнители.

Когато Участник посочва в заявлението подизпълнители, участникът следва да предостави информация за тези подизпълнители, така, както е посочено в Документацията за концесията. За всеки подизпълнител, посочен в Заявлението, не трябва да са налице основанията за изключване и трябва да подпише отделна декларация за допустимост, както и декларация за липса на обстоятелства по чл. 60 от Закона за концесиите). В зависимост от дейностите, които се предвижда да изпълнява съответен подизпълнител, посочен в заявлението, подизпълнителят следва да отговаря на изискванията, посочени в чл. 61, ал. 2, 3 и/или 5, и/или чл. 64, ал. 1 от Закона за концесиите.

2.6. Гаранция за участие

Предвижда се участниците в процедурата да представят гаранция за участие в размер на 2 000 000 евро.

2.7. Пряко споразумение.

Проектът на концесионен договор предвижда и сключване на пряко споразумение с финансиращите концесията финансови институции, когато това е приложимо. Подобна практика е приложима при големи проекти, какъвто е настоящият и е предпоставка както

за успешния ход на процедурата, така и за безпроблемното изпълнение на концесионния договор.

3. Юридически конструкции при сключване на концесионния договор.

Документацията за концесията поставя като изискване концесионният договор да се сключи с проектно дружество, учредено във формата на капиталово търговско дружество, когато участникът, определен за концесионер е група от икономически оператори. Проектното дружество може да се учреди и по предложение на икономически оператор, като в този случай участникът, определен за концесионер, поема като едноличен собственик капитала на проектното дружество.

Документацията за концесията не предвижда концесионният договор да се сключи с публично-частно дружество, каквато възможност съществува по чл. 22 от ЗК. Причината за това е желанието за нов, професионално утвърден икономически оператор.

4. Условия за настъпване на Началната дата на концесията.

Настоящата процедура предвижда влизане на договора в сила – това е датата, на която се подписва концесионният договор. След датата на влизане в сила е заложен преходен период, в който следва да се получат всички необходими разрешения (независимо от това дали става дума за разрешения от държавни органи, свързани с функционирането на обекта на концесия като гражданско летище за обществено ползване, или такива, свързани с финансирането на проекта, получаването на разрешения от органи на Европейската комисия – когато това е необходимо). В тази връзка, проектът на концесионен договор предвижда и условия, които е необходимо да се изпълнят, за да настъпи началната дата на концесията. Като начална дата на концесията се определя датата, на която всички условия са изпълнени и концесионерът поема безпрепятствено управлението и експлоатацията на летището. Предварителните условия са разделени на две групи: предварителните условия, които следва да бъдат изпълнени от концесионера, и предварителни условия, които следва да бъдат изпълнени от концедента. Включването на подобни предварителни условия може да бъде определено като стандартна практика при комплексни процедури (съчетаващи и финансиране), и създава необходимите гаранции за страните по договора, че след изпълнението на предварителните условия може да започне безпроблемното изпълнение на концесията.

Сред предварителни условия, които следва да бъдат изпълнени от концесионера могат да бъдат посочени:

(а) получаване от концесионера на безусловно разрешение за концентрация, изисквано от българската Комисия за защита на конкуренцията съгласно Закона за защита на конкуренцията, или от Европейската комисия съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 година относно контрола върху концентрациите между предприятия (Регламента за сливанията на ЕО);

(б) подписване на прякото споразумение, което следва да бъде сключено между концедента, концесионера и заемодателите и влизане на прякото споразумение в сила;

(в) предоставяне на концедента на удостоверение, с което се потвърждава, че договорите за финансиране са в сила и действие и че всички предварителни условия съгласно договорите за финансиране са изпълнени или съответно е направен отказ от тях;

(г) предоставяне на всички първоначални разрешения и съгласия, които се изисква да бъдат набавени от концесионера на или преди началната дата на концесията и да са в сила, и одобрение на тези първоначални Разрешения и съгласия от концедента, които включват: единен сертификат за летищен оператор и летище; лиценз за летищен оператор; удостоверението за летището; удостоверение за експлоатационна годност на

светотехническата система за кацане (СТС) и удостоверение за одобрение на организация за поддръжка за СТС, и, лицензи за Оператор по наземно обслужване за Дейностите по наземно обслужване, посочени в чл. 48д, ал. 3, т. 2 – 7 от Закона за гражданското въздухоплаване, и съответните удостоверения за експлоатационна годност на системите и съоръженията за наземно обслужване, всички в сила;

(д) подписването на Договорите с държавни ползватели за ниво на обслужване както от държавните ползватели, така и от концесионера, и влизане на тези договори с държавни ползватели за ниво на обслужване в сила;

(е) заплащане от концесионера на концедента на първоначалното концесионно възнаграждение.

Сред предварителните условия, които следва да бъдат изпълнени от концедента, могат да бъдат посочени:

(а) одобрение от страна на Европейската комисия във връзка с евентуална държавна помощ (съгласно членове 107–109 от Договора за функционирането на Европейския съюз, предишни членове 87–89 от Договора за създаване на Европейската общност), като за тази цел и доколкото се изисква, Концесионерът ще съдейства на Концедента;

(б) при условие, че бъдат изпълнени Предварителните условия за изпълнение на Концесионера, предоставяне и предаване на Концесионера на Обекта на Концесията и предаване на Концесионните активи, съответното право на ползване и съответните лицензи

5. Условия и ред за разрешаване на спорове между страните.

Концесионният договор предвижда арбитражна клауза. Това разрешение се обосновава с включването на арбитражни клаузи при подобен тип проекти.

IX. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА ПОД ФОРМАТА НА БЕЗВЪЗМЕЗДНА ФИНАНСОВА ПОМОЩ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗХОДИ ЗА КОНЦЕСИЯТА ЧРЕЗ ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ

Настоящата процедура не предвижда възможност за плащане от страна на концедента: предвижда се концесионерът да събира всички летищни такси, както и приходи от дейности по наземно обслужване и други търговски дейности (предвидено е концесионерът да получава преките плащания от потребителите – чл. 32, ал. 1, т. 1 от ЗК); цените на услугите, които се предоставят от концесионера не са регулирани от държавата (чл. 32, ал. 2, т. 3 от ЗК); сред целите на концесията пряко не се включва постигането на социално приемлива цена на услугите, предоставяни от концесионера. В тази връзка настоящата част от обосновката на концесията не разглежда възможността за предоставяне чрез държавата на финансова подкрепа под формата на безвъзмездна финансова помощ за финансиране на разходи на концесията чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове. Тази възможност следва да бъде разгледана и съответно отбелязана само с оглед на възможна инициатива от страна на концесионера за осигуряване на средства за изпълнение на концесията (финансиране на дейностите по концесията) чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове. В тази насока следва да бъдат отбелязани Регламент (ЕС) № 1300/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета; Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година относно Европейския фонд за регионално развитие и специални разпоредби по отношение на целта „Инвестиции за растеж и работни места!“,

и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1086/2006. Съгласно Регламент (ЕС) № 1300/2013 на Европейския парламент и на Съвета, член 2, параграф 2, б. е), Кохезионният фонд не подкрепя инвестиции в летищна инфраструктура, освен, ако са свързани с опазването на околната среда, или са придружени от инвестиции, необходими за смекчаване или намаляване на отрицателното ѝ въздействие върху околната среда. Съгласно Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година, член 3, параграф 3, буква д), Европейският фонд за регионално развитие не предоставя подкрепа за инвестиции в летищна инфраструктура, освен, ако не са свързани с опазването на околната среда или са придружени от инвестиции, необходими за смекчаване или намаляване на отрицателното ѝ въздействие върху околната среда. Подробна информация може да бъде открита в текстове и на двата регламента, които са публично достъпни.

По Механизма за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ (МСЕ) през програмния период 2014-2020 г., финансирането на инфраструктура за въздушен транспорт е предвидено в Раздел 5, чл. 24-26 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 г. на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Допустими дейности, свързани с летищната инфраструктура са: 1) увеличаване на капацитета на летищата; 2) подпомагане на реализирането на единното европейско небе и на системи за управление на въздушното движение, особено на онези, които внедряват системата SESAR; 3) подобряване на мултимодалните връзки на летищата с инфраструктурата за други видове транспорт; 4) подобряване на устойчивостта и намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда. Не съществува пряко ограничение, икономически оператор (в настоящия случай концесионер) да кандидатства за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по МСЕ, сектор „Транспорт“, **при стриктно съобразяване с правилата за държавните помощи**. Отбелязваме, че в случай, че целта е да се финансират оперативните разходи за концесията, обикновено това не е допустимо за финансиране по МСЕ, сектор „Транспорт“. Въпреки това, ако целта е да се извършат работи/проучвания, които са ясно определени в договора за концесия, това може да бъде допустимо за финансиране по МСЕ, сектор „Транспорт“ (в зависимост от текста на съответната покана за набиране на проектни предложения). С безвъзмездна финансова помощ по МСЕ се финансират приоритети, свързани с: (а) изграждане на връзки и развитие на мултимодални логистични платформи, вкл. и летища за претоварване на стоки между два или повече видове транспорт. Дейностите по този приоритет следва да са свързани с товарни терминали, както е указано в чл. 3 (с) на Регламент 1315/2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа; (б) разработване на иновации и предлагане на технологични решения, с фокус върху подобряване на сигурността и безпроблемния трансфер на стоки по летища от „основната“ TEN-T мрежа.

По МСЕ, в рамките на поканите за набиране на проектни предложения, съчетаващи безвъзмездна финансова помощ и финансови инструменти (т. нар. Blending) е било допустимо финансиране на проекти за публично-частни партньорства/концесии, като информацията, която следва да бъде предоставена включва: (а) доказателства, че техническите и правни аспекти на проекта са подходящи за ПЧП/концесия; (б) доказателства за одобрение на проекта и опцията за ПЧП/концесия от страна на органа, предоставящ ресурс и другите заинтересовани страни; (в) доказателства за подкрепа от заинтересованите страни за проекта и реализацията му под формата на ПЧП/концесия; (г) правни правомощия на органа за сключване на договор за ПЧП/концесия; (д) Анализ на достъпността; (е) предварителен стойността на предложени ресурс (парична стойност); (ж) предварителен анализ на риска; (з) доказателство за пазарното търсене

(пазарния апетит) за предложеното ПЧП/концесия; (з) доказателство, че органът е събрал подходящ проектен екип и бюджет да подготви и осигури и впоследствие управлява договора; (и) доказателство за подходяща структура на управление за подготовка и договаряне на проекта и за управление на потенциалните контакти; (к) подробности за обхвата и възможностите на екипа от съветници; (л) оценка на необходимите разрешителни и разрешения за проекта; (м) подробности за плана за дейности / график за подготовка и договаряне на договора, (н) анализ, подкрепящ избора на процедура за възлагане на обществени поръчки, оценка на офертите; (о) критерии, екип за оценка на офертите; (п) проект на ПЧП/концесионния договор, (р) проект на платежния механизъм; (с) предварителен финансов модел; (т) планове за управление на договорите от страна на органа, предоставящ ресурс.

В заключение, за настоящата процедура не е предвидена възможност за получаване на финансова подкрепа под формата на безвъзмездна финансова помощ от Европейските структурни и инвестиционни фондове, поради което за откриването на процедурата не е необходимо положително становище по обосновката на концесията от съответния управляващ орган (чл. 71, ал. 2 от ЗК).

X. ПУБЛИЧНА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЦЕДУРАТА.

За обявяването на настоящата процедура ще се спазят условията и редът, определени в ЗК. За тази цел, обявлението за процедурата със съдържанието, посочено в чл. 73 от ЗК, ще бъде публикувано в „Официален вестник“ на Европейския съюз (чл. 76 от ЗК). Обявлението за процедурата ще бъде публикувано и в Националния концесионен регистър. Кореспонденцията между възлагащия орган (определената комисия за провеждане на процедурата) и участниците в процедурата ще се осъществява по установения в ЗК и Документацията за концесията, ред.

Информацията във връзка с концесията ще бъде публично достъпна, без ограничения, освен информацията, която има чувствителен характер и изрично е определена като такава в Документацията за процедурата. Достъпът до тази информация също така е осигурен, и е възможен чрез преглед на място във физическата секция по ред, определен в Документацията за концесията. Потенциалните участници ще имат достъп и по електронен път, чрез нарочно организирана „виртуална“ data room, така, както е посочено в Документацията за процедурата. За достъп до електронната страница е предвидена регистрация на всеки участник, като целта на регистрацията е участникът да бъде своевременно и без закъснение автоматично информиран за всички новини във връзка с процедурата – така, например всеки участник, който се е регистрирал автоматично, без поискване ще получава съобщение „остават X броя дни до срока за подаване на заявления за участие“ или „днес, X , е публикувано обявление за промяна на документацията за концесията“, или „днес, X , е постъпило искане за разяснение със следния текст“, или „днес X, е публикувано разяснение №“. Необходимостта от регистрация на участниците е изцяло с практическа насоченост и не измества по никакъв начин информацията, съответно ревизирана в Обявлението за концесията или информацията, поместена по партидата на процедурата в Националния концесионен регистър.