

ОБОСНОВКА

**НА КОНЦЕСИЯТА ЗА СТРОИТЕЛСТВО НА ОБЕКТ
„ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ ПЛОВДИВ“-
ПУБЛИЧНА ДЪРЖАВНА СОБСТВЕНОСТ**

Съдържание

I. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА.....	5
II. ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА	7
1. Основни правни актове за възлагане на концесията.....	7
2. Правни и фактически основания за възлагане на концесията.....	8
3. Въпроси, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред.....	10
III. ПРЕДМЕТ И ОБЕКТ НА КОНЦЕСИЯТА, КОНЦЕСИОННА ТЕРИТОРИЯ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ КЪМ ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯТА	21
1. ПРЕДМЕТ НА КОНЦЕСИЯТА	21
2. ОБЕКТ НА КОНЦЕСИЯТА	23
3. ПОЗЕМЛЕНИ ИМОТИ, СГРАДИ И СЪОРЪЖЕНИЯ, , НАХОДАЩИ СЕ В КОНЦЕСИОННАТА ТЕРИТОРИЯ, КОИТО НЕ СА ВКЛЮЧЕНИ В ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯТА.....	30
IV. МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ.....	33
1. МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ОПЕРАТОРИ	33
2. МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ.....	37
V. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА КОНЦЕСИЯТА.....	40
1. ПРОГНОЗНА СТОЙНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА	40
2. ИКОНОМИЧЕСКИ БАЛАНС НА КОНЦЕСИЯТА И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РИСКОВЕТЕ	42
2.1. Икономически баланс на концесията	42
2.2. Разпределение на рисковете	45
3. ПРИХОДИ НА КОНЦЕСИОНЕРА	48
4. ПЛАЩАНИЯ ОТ КОНЦЕДЕНТА.....	49
5. КОНЦЕСИОННО ВЪЗНАГРАЖДЕНИЕ.....	49
6. СРОК НА КОНЦЕСИЯТА.....	50
VI. ПРОГНОЗНИ ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ	52
1. ВИД НА ПРОЦЕДУРАТА.....	52
2. ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ ЗА УЧАСТНИЦИТЕ В ПРОЦЕДУРАТА, ПРИ СКЛЮЧВАНЕ И ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА ЗА КОНЦЕСИЯ.....	52
3. УСЛОВИЯ ЗА ВЛИЗАНЕ В СИЛА НА ДОГОВОРА ЗА КОНЦЕСИЯ, ОТЛАГАТЕЛНИ ИЛИ ПРЕКРАТИТЕЛНИ УСЛОВИЯ	56

_Тoc24031488

4. ОТНОШЕНИЯ С ПОТРЕБИТЕЛИТЕ, ОТГОВОРНОСТ КЪМ ДРУГИ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО И/ИЛИ УСЛУГИТЕ	57
5. ПРИДОБИВАНЕ И ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА СОБСТВЕНОСТ ИЛИ ВРЪЩАНЕ НА ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯТА.....	58
6. УСЛОВИЯ И РЕД ЗА РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ МЕЖДУ СТРАНИТЕ.....	59
VII. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА ПОД ФОРМАТА НА БЕЗВЪЗМЕЗДНА ФИНАНСОВА ПОМОЩ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗХОДИ ПО КОНЦЕСИЯТА ЧРЕЗ ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ	60

Настоящата обосновка за възлагане на концесия за строителство на обект „Гражданско летище за обществено ползване Пловдив“ – публична държавна собственост, е изготвена в резултат на подготвителните действия, чието извършване е осигурено от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в качеството му на концедент, съгласно чл. 43б, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), във връзка с чл. 39, ал. 1 от Закона за концесиите (ЗК).

При извършване на подготвителните действия са изготвени технически, финансово-икономически, екологичен и правен анализи по възлагане на концедента.

Съгласно чл. 58, ал. 1 и 2 от ЗК обосновката на концесията мотивира законосъобразността и целесъобразността на концесията и на решението за откриване на процедурата, и определя съществени елементи на подготвяната концесия.

На основание чл. 58, ал. 3 от ЗК обосновката се изпраща за съгласуване на Министерството на отбраната, Министерството на вътрешните работи, Министерството на околната среда и водите, Министерството на културата и Държавна агенция „Национална сигурност“. Няма основание за съгласуване на обосновката на концесията с управляващ орган.

I. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА

Съгласно Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Сред основните цели са постигане на устойчиво и балансирано развитие на отделните видове транспорт, ефективно използване на наличните ресурси, укрепване на конкурентоспособността на българската транспортна система.

Чрез възлагането на държавна концесия за строителство на обект „Гражданско летище за обществено ползване Пловдив“, в съответствие с утвърденото с Националната стратегия за развитие на концесиите в Република България до 2027 г. и Планът за действие за държавните концесии (2019 г.-2020 г.), се цели постигането на следните приоритети на правителството:

1. Развитие на качествени и достъпни транспортна инфраструктура и транспортни услуги от обществен интерес чрез партньорство между МТИТС и икономически оператор;

2. Задоволяване на обществени потребности от развитие на транспортната инфраструктура чрез включване на частни инвестиции в строителството и в предоставянето и управлението на транспортни услуги и свързаните с тях обслужващи дейности при най-добро съотношение на качество и цена;

3. Икономическа ефективност при управлението на публичната собственост в защита интереса на гражданите и обществото;

4. Осигуряване на достъпност и качество на предоставяните услуги;

5. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;

6. Интегриране на българската транспортна система в европейската;

7. Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;

8. Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;

9. Развитие на летищната инфраструктура и поддържане на международните стандарти по отношение на безопасността на полетите и авиационната сигурност;

10. Създаване на предпоставки за допълнително развитие на инфраструктурата с оглед обслужване на съвременни самолети, с голям полезен товар, на далечни дистанции, включително директни междуконтинентални полети.

Основна цел е привличането на частни инвеститори в процеса на развитие на обектите от транспортната инфраструктура, които да поемат оперативния и строителен риск по тяхното изграждане и модернизиране, като ги управляват и поддържат за постигане оптимизиране на предоставяните транспортни услуги и осигуряване на стабилни финансови ресурси, експертни знания и управленски умения за относително дълъг период от време, в съответствие с предмета на концесията и условията за нейното осъществяване.

Специфични цели на концесията

Основните специфични цели на възлагането на концесия за строителство на гражданско летище за обществено ползване Пловдив са чрез механизмите на възложената концесия за строителство и привличането на финансово стабилен частен инвеститор в управлението на летището да се постигне:

1. Развитие и модернизация на летищната инфраструктура и поддържане на

международните стандарти по отношение на безопасността на полетите и авиационната сигурност;

2. Създаване на предпоставки за допълнително развитие на инфраструктурата с оглед обслужване на съвременни самолети, с голям полезен товар, на далечни дистанции, включително директни междуконтинентални полети;

3. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на летището;

4. Повишаване качеството на обслужване на пътниците и въздухоплавателните средства;

5. Модернизация на системите за охрана и безопасност на летището.

С възлагането на концесията се цели държавата да прехвърли върху определения концесионер оперативния и строителния риск при управлението и поддържането на летище Пловдив, с осигурено финансиране за неговото изграждане, рехабилитирането на съществуващата инфраструктура и на предоставяните услуги, като функциите на държавата остават регулаторни и контролиращи, със запазване на собствеността върху предоставените активи – публична държавна собственост и придобиване на собствеността върху построените от концесионера активи през срока на концесията.

Конкретните цели произтичат от трите стратегически цели на политиката в транспортния сектор от управленската програма – постигане на икономическа ефективност, развитие на устойчив транспортен сектор и подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Възлагането на концесията е целесъобразно с оглед постигането на гореописаните цели, освен това ще бъдат реализирани редица ползи за държавата, потребителите на услугата и обществото:

1. За държавата: преки икономически ползи за държавата чрез концесионните възнаграждения, от данък печалба и от извършените от концесионера инвестиции в публична държавна собственост;

2. За авиокомпаниите и пътниците: инвестициите, които концесионерът реализира в летищната инфраструктура, оборудване и подобряване на технологията и безопасността на работа води до намаляване 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.

3. ползи от генерирането на нови работни места: това е свързано с генерирането на нови работни места както по време на инвестиционната дейност, така и по време на експлоатацията на обекта на концесията;

4. ползи за бизнеса: бързите и качествени летищни услуги, добрата инфраструктура, удобството и качеството на обслужването са сред съществените ползи за бизнеса. Превръщането на летището в резултат на инвестициите в инфраструктурата в съвременен технологичен обект, предполага и развитие на района около летището;

5. социални ползи: концесията ще има безспорен социално-икономически положителен ефект върху региона, като повишаване на икономическата и търговската

ефективност, подобряване на бизнеса и регионалната 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 оперативно управление на летищната транспортна инфраструктура и съоръжения, увеличаването на трафика и пътничекото в района на летище Пловдив, съчетано с приоритетите на българското правителство, утвърдени със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., обуславят целесъобразността от възлагането 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. ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА

1. Основни правни актове за възлагане на концесията

Основните правни актове, приложими към концесията и имащи значение за различни аспекти на обекта на концесия, строителството и услугите при изпълнение на концесията са актове на националната правна уредба, както и такива на Европейския съюз и международни актове, като:

1.1. Българското законодателство – на първо място това са Законът за концесиите и Законът за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), заедно с нормативните актове по тяхното прилагане. Важна група нормативни актове са тези, свързани с проектирането и строителството, като Закона за устройство на територията, Закона за кадастъра и имотния регистър и други с актове по тяхното прилагане. Отношение има законодателството в областта на околната среда, вкл. Закона за опазване на околната среда, Закона за защита от шума в околната среда, Закона за защитените територии и др. От значение са разпоредбите на трудовото и осигурителното законодателство, в т.ч., но не само, чл. 123а от Кодекса на труда, Закона за здравословни и безопасни условия на труд и мн. др. Приложими са различни изисквания и разпоредби на общи закони като Закона за държавната собственост и правилника за неговото прилагане, Закона за защита на конкуренцията, Търговския закон и други, както и нормативни актове по прилагането на тези и други закони.

1.2. Сред актовете на правото на ЕС основните от тях, които се отнасят от една страна до правилата за възлагане на концесии, а от друга – до дейностите на гражданските летища за обществено ползване, са: Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия, ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1—64, чиито изисквания са транспонирани в действащия ЗК; Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1986 на Комисията от 11 ноември 2015 година за установяване на стандартните формуляри за публикуването на обявления в областта на

обществените поръчки и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 842/2011, ОВ L 296, 12.11.2015г., стр. 1—146; Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета, ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1—122, който е новият основен акт на правото на ЕС с пряко приложение и отношение към дейността на летищата. С цитирания регламент е съобразено националното законодателство, като със ЗИД на ЗГВ (обн., ДВ, бр. 1/2019 г.) са приети съответни промени, мотивирани от този акт, както изрично е посочено в мотивите към законопроекта.

1.3. Водещите международни договори с отношение към различни аспекти на управлението и експлоатацията на гражданските летища, включително безопасността, са: Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 07.12.1944 г. (Чикагска конвенция), подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г., ратифицирана с Указ № 596 от 4.08.1966 г. на Президиума на НС за присъединяване, обн., ДВ, бр. 62 от 1966 г. Приети са изменения и допълнения в нейния текст, внесени с Протокол от 27.V.1947 г. (чл. 93bis); Протокол от 14.V.1954 г. (чл. 45); Протокол от 14.VI.1954 г. (чл. 48а, 49е и 61); Протокол от 21.VI.1961 г. (чл. 50а); Протокол от 15.IX.1962 г. (чл. 48а); Протокол от 12.III.1971 г. (чл. 50а); Протокол от 7.VII.1971 г. (чл. 56); Протокол от 16.X.1974 г. (чл. 50а). Република България е страна по посочените протоколи; Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, в сила за Република България от 14.10.1971 г. (Хагска конвенция), Ратифицирана с Указ № 564 на Президиума на Народното събрание от 1.04.1971 г. - ДВ, бр. 29 от 13.04.1971 г. Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.1972 г. В сила за България от 14.10.1971 г. Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, в сила за Република България от 24.03.1973 г. (Монреалска конвенция), ратифицирана с Указ № 15 на Държавния съвет от 15.01.1973 г., обн. ДВ, бр. 6 от 19.01.1973 г. и ДВ, бр. 45 от 11.06.1974 г.; Международната конвенция на Евроконтрол за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването от 13.12.1960 г., изменена с протокол от 12 февруари 1981 г., ратифицирана със закон, приет от 37-о Народно събрание на 30.01.1997 г., обн. ДВ, бр. 13 от 1997 г., в сила за Република България от 1.06.1997 г., издадена от Министерството на транспорта, обн., ДВ, бр. 77 от 31.08.1999 г.; 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) и др.

2. Правни и фактически основания за възлагане на концесията

А) **Правните основания** са разпоредби от Закона за концесиите и Закона за гражданското въздухоплаване, определящи основно вида и обекта на концесията, компетентния орган и вида на процедурата за определяне на концесионер.

Съдържащите се в ЗК основания, са следните: 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) концесията е определена като държавна концесия за строителство, съгласно чл. 1, ал. 1 и чл. 6, ал. 2, т. 1 и ал. 3 от ЗК; 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 услуги по управление и експлоатация на летището; г) съгласно определената прогнозна стойност на концесията, концесията е от вида концесии с трансграничен интерес, съгласно чл. 11, ал. 1 от ЗК; д) компетентността на концедента по чл. 17, ал. 2 от ЗК и чл. 43б, ал. 3 от ЗГВ; е) определянето на вида на процедурата, като съобразно възприетото за настоящата концесия ще бъде проведена открита процедура за определяне на концесионер, съгласно чл. 54, ал. 2 от ЗК; ж) изискването на чл. 71, ал. 1 от ЗК да се приеме решение от концедента за откриване на процедурата след одобрение от Министерския съвет.

Б) Фактически основания.

По отношение на летище Пловдив са налице нормативно установените предпоставки, за да може да бъде обект на концесия, съгласно чл. 15 от ЗК и чл. 43б, ал. 1 от ЗГВ, във връзка с § 3, т. 13 от Допълнителните разпоредби на ЗГВ, основните от които са:

1) Летище Пловдив има статут на гражданско летище за обществено ползване, определено като такова от Министерския съвет, което обслужва и международни превози, съгласно Решение № 390 на Министерския съвет от 1992 г.;

2) Обект на концесията са концесионна територия с посочени поземлени имоти и разположените върху тях сгради, съоръжения и оборудване – преобладаващо публична държавна собственост, чрез съвкупността от които се извършват дейностите на гражданско летище за обществено ползване и които ще бъдат предоставени за извършване на строителство и услуги;

3) Към момента управлението и експлоатацията на летище Пловдив се извършва от летищния оператор „Летище Пловдив“ ЕАД – търговско дружество, в което държавата е едноличен собственик на капитала, на основание чл. 43б, ал. 1, изречение второ и чл. 43д от ЗГВ по силата на договор. „Летище Пловдив“ ЕАД има действащи лицензи и сертификати, включително лиценз за летищен оператор, лицензи за 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), възложени са му функциите на летищна администрация и др., необходими за осъществяване на специализираните си функции и на други стопански дейности;

4) За летище Пловдив е издадено Удостоверение за експлоатационна годност на летище № 4/12.12.2016 г. от ГД „ГВА“ на основание чл. 44, ал. 2 от ЗГВ и чл. 16 от Наредба № 20/2006, с което се удостоверява, че летище Пловдив отговаря на изискванията на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в Република България и е годно за експлоатация от въздухоплавателни средства код „Д“ по класификацията на ИКАО като летище за обществено ползване на международни и вътрешни превози на пътници и товари, заверено за 2018 г.;

5) За летище Пловдив има издадено от ГД „ГВА“ Удостоверение 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 № 4У от 12.12.2016 г., заверено за 2018 г.

6) Летище Пловдив има и Сертификат № BGLBPD-001, издаден съгласно изискванията на Регламент № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент на Комисията (ЕС) № 139/2014 г.

7) Има приет Генерален план за развитие на летище Пловдив от 2008 г. и др.

Посоченото по-горе обосновава наличието на правни и фактически основания за възлагането на концесия на летище Пловдив.

3. Въпроси, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред

Съществено значение както за откриването на процедура за определяне на концесионер, така и за целите на сключване и изпълнение на концесионния договор има изясняването на въпросите, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, околната среда, защитените територии, зони и обекти, както и обществения ред.

Водеща е императивната разпоредба на чл. 24 от ЗК, изключваща възлагането на концесии при опасност за конституционно признати категории на защита от висш порядък, каквито са националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред, към които може да бъдат добавени други случаи, определени със закон.

В следващите точки същите са разгледани поотделно с оглед съгласуването на обосновката, което се извършва по реда на чл. 58, ал. 3 от ЗК с Министерството на отбраната, Министерството на вътрешните работи, Министерството на околната среда и водите, на Министерството на културата и Държавна агенция "Национална сигурност" (ДАНС).

3.1. Националната сигурност

Летище Пловдив е определено като стратегически обект, който е от значение за националната сигурност и е включен изрично в списъка – приложение 1 към Постановление № 181 от 20 юли 2009 г. на Министерския съвет за определяне на стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност, обн., ДВ, бр. 59 от 2009 г., с последващи изменения и допълнения. Съгласно чл. 1 от същото, стратегическите обекти и дейности от значение за националната сигурност на страната са част от критичната инфраструктура. Видно от приложение 1 към постановлението, в раздел VII за сектор "Транспорт" в стратегическите дейности под т. 1.3 е посочено „Въздушен транспорт, а в т. 2, подточка 2.8 са посочени „Летища - София, Варна, Бургас и Пловдив“.

Легална дефиниция на понятието „стратегически обекти“ се съдържа в § 1, ал. 1, т. 8 от ДР на Правилника за прилагане на Закона за Държавна агенция „Национална сигурност“ (ППЗДАНС), а именно 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. Съгласно дефинициите в § 1 от ДР на цитираната наредба, критичната инфраструктура е определена като „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“; обект на критична инфраструктура е „организационно и/или икономически обособена част от критичната инфраструктура, която е ключова за нормалното

функциониране, непрекъснатостта и целостта ѝ“.

Лицата, които са собственици или оператори на критична инфраструктура, 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. Както е видно и от цитираното ПМС 181/2009 г., стратегическите обекти и дейности от значение за националната сигурност, определени в списъка - приложение към него, се приемат за установени критични инфраструктури. Компетентността по тяхното опазване и режимите, които се спазват при тяхната експлоатация са на МВР и ДАНС, съответно уредени в Закона за Министерство на вътрешните работи (ЗМВР), ЗДАНС и подзаконовите актове по тяхното прилагане.

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. Агенцията е органът, който 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 (не се прилагат за еднократни посещения в стратегическите зони на стратегическите обекти и в зоните, свързани с изпълнението на стратегически дейности, когато посетителят се придружава от служител с 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.

По отношение на стратегическите обекти и критичната инфраструктура се прилагат редица условия и изисквания, които ще са задължителни за спазване и при възложена концесия за такъв обект. Концесионерът в качеството му на летищен оператор на летище Пловдив трябва да отговаря за изпълнението на мерките за защитата на летището, включително да осигури финансирането им. Той трябва да осигурява достъп на компетентните органи за извършване на проверки на място и други форми на контрол за изпълнението на тези мерки. Към концесионера и неговите служители ще са приложими и други изисквания, включително за определяне на длъжностите и лицата с право на достъп до стратегическите зони и др. съобразно действащата нормативна уредба и предписанията на компетентните органи.

Същевременно не се установява забрана стратегическия обект летище Пловдив

да бъде предоставен на концесия, с оглед на което е допустимо провеждането на концесионната процедура и ако бъде определен концесионер - възложена концесия, като в концесионния договор изрично са включени необходимите условия за спазването от концесионера на относимите изисквания и правила, за което както концедентът, така и компетентните органи ще осъществяват контрол за целия срок на действие на концесията.

3.2. Отбраната на страната

Първият аспект на разглеждане на този въпрос е свързан с уредбата на Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България¹ (ЗОВСРБ), в изпълнение на който Министерството на отбраната има законоустановено и пряко отношение към стратегическите обекти и критичната инфраструктура. Съгласно чл. 35, ал. 3 и 4 от ЗОВСРБ органите на МВР самостоятелно или съвместно с органите на МО, структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната, българската армия и други специализирани органи осигуряват защита на стратегически за страната дейности и обекти, както и на обявените за критична инфраструктура. Взаимодействието между двете ведомства за изпълнение на дейностите, възложени им по този закон, и за извършване на пожарогасителната и аварийно-спасителната дейност се извършва съгласно инструкции, издадени съвместно от двамата министри.

Предвидена е възможност въоръжените сили да изпълняват и задачи по охраната на стратегически обекти и обекти от критичната инфраструктура, за което се сключва договор със заинтересуваните лица (без уточнения какви могат да бъдат тези лица), както и провеждане на специални операции за противодействие на тероризма и преодоляване на последиците от тероризъм (чл. 57, ал. 1, т. 2 от ЗОВСРБ), а 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).

Уредба на охраната и отбраната на територията на страната на стратегически обекти и на обекти от критичната инфраструктура, включително контролът над въздухоплаването във въздушното пространство на Република България, се съдържа в глава шеста с чл. 130 – 132 от ЗОВСРБ.

Терминът „критична инфраструктура“ е понятие, дефинирано и в § 1, т. 18 от ДР на 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“.

Посоченият ред остава напълно приложим и към конкретния стратегически обект и обект на критичната инфраструктура летище Пловдив, включително няма никакво изключение или особени правила за случаите, при които е предоставена концесия или други права за експлоатация, ползване и др. на трети лица. Този закон не въвежда забрана за възлагане на концесия или предоставяне на други права за ползване на такъв обект.

Вторият аспект произтича от чл. 43, ал. 6 от ЗГВ, съгласно който 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,

¹ ЗОВСРБ е в сила от 12.05.2009 г., обн. ДВ, бр. 35 от 2009 г., с последващи изменения и допълнения

информационните технологии и съобщенията и министъра на отбраната. В т. 3 на Решение на Министерски съвет № 15 от 15 януари 2008 г. за безвъзмездно предоставяне за управление на имоти – публична държавна собственост, на Министерството на транспорта за нуждите на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация, е посочено „Министерството на отбраната да ползва летището за изпълнение на функциите си“, без да се указва повече при какви условия и ред да се осъществява това ползване от МО. Като основания за приемане на решението са посочени чл. 15, ал. 2 и чл. 17 от ЗДС, чл. 43, ал. 6 и чл. 43б, ал. 1 от ЗГВ и чл. 6, ал. 1 от Правилника за прилагане на ЗДС, като по отношение ползването от МО на обекта отношение има чл. 43, ал. 6 от ЗГВ, създаващ такава правна възможност, както вече бе посочено.

При подготовката на концесията не е установен документ, съвместен или под формата на насрещни документи на двамата министри – на отбраната и на транспорта, информационните технологии и съобщенията, или от оторизирани от тях лица, с който на основание чл. 43, ал. 6 от ЗГВ да се определят условията и реда за съвместното ползване на летище Пловдив. Наличен е Договор за взаимодействие в условията на съвместно ползване на летище Пловдив, подписан на 30.08.2017 г. между настоящия летищен оператор „Летище Пловдив“ ЕАД и Военно формирание 32040. В предмета на договора се прави позоваване на Решение на МС № 15 от 2008 г. и същият е определен „за съвместно ползване на гражданско летище за обществено ползване Пловдив се определят задълженията и отговорностите на операторите на летището“. В раздел „Обща част“ на договора са посочени неговата цел и обхват, и е направена ретроспекция с представяне на някои факти от 1961 г. до 2012 г. Определени са райони на отговорност, като военното формирание има район на отговорност територията на 24 авиобаза, започващ „на 150 м югозападно от осевата линия на ПИК12/30“, а за летищния оператор е останалата част на летищния комплекс. Като съвместна зона на отговорност на аварийно-спасителните групи на двете страни е зона с радиус 5 км от КТ на летището. Определен е комитет по въпросите за съвместно базиране, който отговаря за изпълнението на договора и при необходимост предлага изменения, и начина на неговата работа (т. 6 от договора). Срокът на договора е определен в т. 8 всъщност като безсрочен, с валидност до сключването на нов договор, с възможност за актуализиране на 5 години. В няколко раздела са уредени различни въпроси във връзка с: аварийно-спасително и противопожарно осигуряване на операциите (раздел II); летищни операции (раздел III); опазване на околната среда (раздел IV); съоръжения, ремонти, строителни работи (раздел V); възстановяване на разходите (раздел VI); сигурност (раздел VII); военни въздухоплавателни средства (раздел VIII). В раздела за възстановяване на разходите е договорено, че военното формирание „си запазва правото да калкулира себестойността на поисканите услуги“, предоставени от летищния оператор, която формулировка, както и останалите точки в този раздел, определено са твърде неясни. Наличието на т. 4, която освобождава военното формирание от разходи от и за други военни формирования е пример за това, че споразумението действително е двустранно между конкретното военно формирание и настоящия летищен оператор, но не може да замести уреждане на по-широка основа и ангажиращо на отношенията по ползване, както е предвидено в закона да се направи между двамата министри.

Посоченото споразумение определено е полезно за създаване на ред в отношенията по съвместното ползване и подобрява координацията, правата и задълженията на летищния оператор и на военното формирание, но то не може да има пряко действие и по отношение на концесионера (ако последният прецени, може да сключи ново споразумение, включително при нови условия, ако се постигне съгласие за

това).

3.3. Живота и здравето на гражданите

Защитата на живота и здравето на гражданите е основна грижа на държавата чрез нейните органи и институции, включително е приоритет при функционирането на летищата, независимо дали се оперират от концесионери или от други летищни оператори. Това най-вече се изразява в многобройните и стриктни изисквания и правила за безопасност, каквито са създадени на различни нива – както на ниво закон и подзаконовни нормативни актове, така чрез издаваните административни актове – сертификати, лицензи, удостоверения и др., а също чрез различните вътрешни документи – ръководства, правилници и др., които летищният оператор създава и които спазва при осъществяване на своята дейност, независимо от основанието, на което му е предоставено право да експлоатира гражданско летище.

Едно от условията, за да бъде издаден лиценз за летищен оператор, е организацията, техниката и технологиите да осигуряват спазването на установените стандарти и процедури за осигуряване на безопасността и сигурността на полетите на съответното летище (чл. 48г, ал. 2, т. 4 от ЗГВ). Аналогично условие има и за издаването на лиценз за наземно обслужване, съгласно чл. 48д, ал. 2, т. 3 от ЗГВ.

Понятието безопасност на полетите е дефинирано в § 1, т. 3 от ДР на ЗГВ като „свойство на въздухоплавателната система да осигурява безпрепятствено провеждане и извършване на полетите, запазвайки живота и здравето на участниците в тях, както и целостта на товарите и на въздухоплавателното средство“.

Важно е да се посочи, че осигуряването на безопасността на полетите и на обслужването на лицата е задължение не само на летищния оператор, а правомощия за това имат всички институции и лица, извършващи дейност по управление на полети, авиационните оператори, екипажите на въздухоплавателни средства, включително изрична такава функция има ДП РВД (чл. 53, ал. 2, т. 1 от ЗГВ) в предмета му на дейност включва „управление на въздушното движение за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство“ и ГД ГВА, която има право да отнема лицензи на въздушни оператори и летищни оператори при установено застрашаване на безопасността.

В изпълнение на чл. 16е, ал. 5 от ЗГВ, ГД „ГВА“ има правомощие, при констатирани нарушения на изискванията за сигурност и безопасност и на другите задължения, установени със закон, от лицето, на което е издаден акт (лиценз), да: ограничава правата по издадения акт до отстраняване на нарушението и изпълнение на дадените задължителни предписания, ако извършването на ограничената дейност няма да застраши сигурността и безопасността на въздухоплаването и няма да създаде опасност от настъпване на вреди или застрашаване на живота и здравето на хора; спира временно правата по издадения акт до отстраняване на нарушението и изпълнение на дадените задължителни предписания, ако извършването на дейността ще застраши сигурността и безопасността на въздухоплаването и ще създаде опасност от настъпване на вреди или застрашаване на живота и здравето на хора.

В ЗГВ са предвидени и административнонаказателни разпоредби, предвиждащи имуществени санкции при различни състави, свързани с проблеми за безопасността.

Детайлни правила, свързани с безопасността на летищата, се съдържат и в подзаконовни нормативни актове по прилагане на ЗГВ, като:

а) В Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване се определя, че при подаване на заявление за издаване на удостоверение за експлоатационна годност за летище се предоставя за одобряване ръководство за управление и експлоатация, обхващащо цялата информация, отнасяща се до местоположение на летището, средства, обслужване, оборудване, оперативни процедури, организация и управление, включващо Система за управление на безопасността. В същата наредба има раздел „Управление на безопасността“ с детайлни правила, включително изготвянето от ГД ГВА на програма за безопасност, в изпълнение на която летищата, притежаващи удостоверение за експлоатационна годност, които въвеждат система за управление на безопасността, одобрена от ГД ГВА, която да отговаря на изискванията за осигуряване поддържането на безопасността съгласно приложение № 4 към наредбата и др.;

б) В Наредба № 20 от 2006 г. за издаването на удостоверение за експлоатационна годност на гражданско летище един от изискуемите документи е разрешение, издадено съгласно чл. 82, ал. 4 и 5 от ЗООС. Изготвя се нарочно Ръководство за аварийно-спасително осигуряване на летището и в района на отговорност по Наредба № 3 от 1996 г. за аварийно-спасителното осигуряване на полетите в гражданските летища (отм.)², което включва и план за действие при крупна производствена авария в терминалите и в района на аерогарата, включително при залпово замърсяване на околната среда, с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на действията (съгласно изискванията на Ръководство за управление и експлоатация на летище - Приложение № 3 към чл. 18, ал. 2, т. 3 от наредбата и др.

в) В Наредба № 3 от 25 май 2009 г. за аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища, издадена от министъра на транспорта (обн. ДВ. бр. 44 от 2009 г., изм. и доп. бр. 51 от 2015 г.) се съдържат множество правила, относими към летище Пловдив както понастоящем, така и при условията на възложена концесия. В чл. 425 от цитираната Наредба № 3 от 2009 г. предвиденият план за мероприятия в случай на аварийна обстановка на летището трябва да осигурява координирането на действия, които се предприемат при възникването на аварийни обстоятелства на летището или в неговата околност. Посочените примери за аварийни обстановки са: аварийни ситуации с въздухоплатателни средства, саботажи, включително бомбени заплахи, незаконни намеси в дейността на гражданската авиация, произшествия и инциденти с опасни товари, пожари и предпоставки за възникване на такива, природни бедствия, извънредни ситуации, заплахи за здравето на обществото и други събития, свързани със застрашаване на безопасността в гражданската авиация. Посочените примери за заплахи за здравето на обществото са: повишеният риск от пренасянето и разпространението от пътници или товари на тежка заразна болест в международен план посредством въздушния транспорт и тежка епидемия от заразни заболявания, които потенциално да засегнат голяма част от летищния персонал. Това показва, че изискванията към опазване на живота и здравето се отнасят както към пътниците и лицата, които ползват услугите на летището, така и за работниците и служителите на летищния комплекс.

В заключение - всички правила и изисквания за безопасност с цел опазване здравето и живота на гражданите са насочени към лицата, извършващи съответните дейности, включително ще бъдат изцяло приложими и към дейността на концесионера в качеството му на летищен оператор, оператор по наземно обслужване и други, свързани с предоставянето на услуги и осигуряване на изискуемата експлоатационна годност и

² Отменена с Наредба № 3 от 2009 г.

безопасност на летище Пловдив.

3.4. Околната среда и защитените територии, зони и обекти

Освен в специалното законодателство по опазване на околната среда, правила в тази връзка се съдържат и в ЗГВ. Така съгласно чл. 46 от ЗГВ условие за съгласуването на проектите за изграждане, разширяване или реконструкция на граждански летища е и изпълнение на процедурите по Закона за опазване на околната среда. Респективно и при условията на възложена концесия при предприемане на действия за разширяване или реконструкция на летище Пловдив концесионерът дължи спазване на посоченото изискване.

В подзаконовите нормативни актове по прилагане на ЗГВ се съдържат изисквания към летищата, свързани с опазването на околната среда, като концесионерът е задължен за тяхното спазване по силата на самите правни норми, сред които:

а) В Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване, в чл. 1, ал. 1, т. 9 част от нейния предмет е ограничаване на въздействието на летището върху околната среда; съгласно чл. 13 при проектиране на летища се спазват нормативните актове в областта на устройство на територията и опазване на околната среда; по-нататък също има множество правила, свързани с опазване на околната среда, напр. за шум, за третирането с противообледенителна течност при обработката на въздухоплавателните средства да не замърси подземните води и др. изисква изграждане на дренажна система, ползването на химикали при техническото поддържане на летището и др. В глава шеста на наредбата (чл. 686 и сл.) се съдържа изрична уредба за ограничаване на въздействието на летището върху околната среда. Летищната администрация изготвя план и предприема мерки за ограничаване на въздействието на летището върху околната среда с изготвянето на план, който обхваща ограничаване на въздействието на основни фактори, като: авиационен шум, създаван от излитащи и кацащи ВС; шум, създаван при изпробване на авиационни двигатели на земята; чистота на атмосферния въздух; отпадъци, вкл. токсични отпадъци; замърсяване на подземни и повърхностни води и масово замърсяване при аварийни ситуации; радиоактивно излъчване, вкл. в аварийна ситуация. Задължение на летищната администрация е изграждане на система за постоянно наблюдение над факторите по чл. 686, ал. 2 от наредбата.

б) В Наредба № 20 от 2006 г. е предвидено, че за издаването на удостоверение за експлоатационна годност на гражданско летище един от документите е разрешение, издадено съгласно чл. 82, ал. 4 и 5 от ЗООС; в Ръководството за аварийно-спасително осигуряване на летището и в района на отговорност се включва и план за действие при крупна производствена авария в терминалите и в района на аерогарата, включително при залпово замърсяване на околната среда, с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на действията, както и се съдържа раздел „Опазване на околната среда“ и др.

Относно защитените територии, зони и обекти подробна информация се съдържа в екологичния анализ, като и тук следва да се посочи наличието в непосредствена близост до летище Пловдив на защитена зона е “р. Чая” с код (BG 0000194).

Защитената зона се създава с цел:

а) Запазване на площта на природните местообитания и местообитанията на видове и техните популации, предмет на опазване в рамките на защитената зона;

б) Запазване на естественото състояние на природните местообитания и местообитанията на видове, предмет на опазване в рамките на защитената зона, включително и на естествения за тези местообитания видов състав, характерни видове и условия на средата;

в) Възстановяване при необходимост на площта и естественото състояние на приоритетни природни местообитания и местообитания на видове, както и на популации на видовете, предмет на опазване в рамките на защитената зона.

При предвиждане на разширения и реконструкции на летище Пловдив ще следва да се оценят преките или непреките въздействия от реализацията им върху защитена зона “р. Чая”, вкл. фрагментиране на местообитания, пресушаване, промяна на видовия състав на растителните и животински видове в нея, смъртност на индивиди, замърсяване с отпадъци, увреждане на съществуващата растителност и др.

Специфичните задължения, свързани със защита на околната среда, защитените територии, зони и обекти са предмет на разглеждане в екологичния анализ.

Отново, аналогично на останалите препятстващи обстоятелства, и във връзка със защитата на околната среда, защитените зони, територии и обекти трябва да се резюмира, че множеството изисквания са напълно приложими и към бъдещия летищен оператор, оператор по наземно обслужване и упражняващ функциите на летищна администрация да осигури при своята дейност спазването на изискванията за защита на околната среда. Не се установяват разпоредби и предпоставки, които като условие за опазване на околната среда или отделни нейни елементи и фактори имат значение да недопускат възлагането на концесия.

3.5. Обществения ред

Общественият ред, включително като правомощия по неговото опазване, е една от основните функции на МВР, респективно министърът на вътрешните работи е органът, който провежда държавната политика по превенцията, противодействието на престъпността, опазването на обществения ред, защитата на националната сигурност, защитата на правата и свободите на гражданите и др. чрез разработване на политики, планиране на дейности и контролиране на изпълнението им.

Осъществяваната от органите на МВР охранителна дейност е дейност по опазване на обществения ред, съгласно чл. 14 от ЗМВР. За предотвратяване и преустановяване на нарушенията, свързани с изпълнението на задълженията по ЗМВР, както и за отстраняване на негативните последици от тях министърът на вътрешните работи или оправомощени от него длъжностни лица могат да спират строителството, въвеждането в експлоатация и използването на обекти, инсталации, уреди и съоръжения, както и да спират други дейности, които създават опасност за националната сигурност и обществения ред, за възникването на пожари и производствени аварии (чл. 255 от ЗМВР).

В чл. 92, ал. 2 от ЗМВР е предвидено, че 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 Пловдив като обект на критичната инфраструктура на страната, концесионерът не следва да дължи възнаграждение.**

3.6. Други случаи, определени със закон

Не се установяват други, определени със закон случаи, които пречат възлагането на концесия за гражданско летище за обществено ползване Пловдив. Без да е определено по този начин, но като се има предвид специализираната дейност, която се осъществява при експлоатацията на гражданско летище за обслужване на международни и вътрешни превози на пътници и товари, безспорно трябва да се имат предвид императивните изисквания на ЗГВ и подзаконовите актове по неговото прилагане, свързани с осигуряване на безопасност и сигурност на полетите на летището, спазване на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището, аварийно-спасителната дейност, противопожарната осигуреност и др.

3.7. Прилагане на изискванията, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред, при провеждане на концесионната процедура, сключването на концесионния договор и осъществяването на концесията

В изпълнение на императивната разпоредба на чл. 73, ал. 2, т. 3 от ЗК като условие на концесията са включени изискванията, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред.

Сред пречативните възлагането на концесията условия, по отношение допустимостта на икономическите оператори в концесионната процедура, са предвидени обстоятелства, чието наличие е основание за изключване (отстраняване от процедурата за определяне на концесионер). Така в чл. 60, ал. 2 и 3 от ЗК са определени основанията за изключване, които не трябва да са налице за кандидат/участник, както и за посочените от него подизпълнители и трети лица (когато е приложимо). Сред основанията се установяват такива, свързани с националната сигурност, обществения ред и опазването на околната среда, а именно:

а) По чл. 60, ал. 2, т. 1 от ЗК, когато с влязла в сила присъда на участник или член на негов управителен или надзорен орган, или лице, което представлява, упражнява контрол или взема решения в тези органи, е осъдено за престъпленията тероризъм по чл. 108а от НК, трафик на хора по чл. 159а-159г от НК, образуване или ръководство на организирана престъпна група в някои от хипотезите по чл. 321 от НК;

б) По чл. 60, ал. 2, т. 4, б. „б“ от ЗК, когато с влязъл в сила административен или съдебен акт е установено, че участникът не е изпълнил задължения в областта на екологичното право, установени в националното законодателство, правото на ЕС или с международни конвенции в областта на околната среда по приложение № 5.

При установяване на такова обстоятелство, когато за него не е приложимо условие по чл. 60, ал. 4 от ЗК, съответният участник не се допуска до по-нататъшно участие в концесионната процедура.

На следващо място, концесионният договор (чрез предвиденото в неговия проект) съдържа правата и задълженията на страните, включително приложимите задължения, свързани с 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, когато това е приложимо (чл. 122, ал. 2, т. 15 от ЗК). В случая, с оглед характера и статута на летище Пловдив като стратегически обект за националната

сигурност и във връзка с изискванията към осъществяваните дейности при неговата експлоатация и предоставяне на услуги, такива условия и/или задължения определено трябва да бъдат включени. Концесионерът ще трябва практически да изпълнява конкретни дейности, да спазва и прилага по отношение на трети лица някои ограничения. Последницата при евентуално неспазване или нарушаване на задължения по договора е налагане на предвидените в него договорни санкции, включително неговото предсрочно прекратяване при условията на чл. 146, ал. 1 от ЗК, отделно от другите видове отговорност, която се носи съобразно приложимото законодателство.

Важно обстоятелство е, че законът изрично определя като причина за нарушаване на икономическия баланс възникването 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 (чл. 123, ал. 2, т. 4 от ЗК). Настъпването на такава опасност поражда правото на всяка от страните по концесионния договор да поиска неговото изменение за възстановяване на икономическия баланс, ако изменението е предвидено с клауза за преразглеждане. Отново съобразно определянето на летището като стратегически обект от значение за националната сигурност на страната и критична инфраструктура в проекта на концесионен договор следва да бъде включена клауза за преразглеждане при настъпване на такова обстоятелство.

Съществена последица при възникване на обстоятелство от посочените е правото на концедента да прекрати едностранно концесионния договор, освен ако е налице основание за изменение на договора (чл. 146, ал. 1 от ЗК).

3.8. Наличие на класифицирана/ чувствителна информация

Относно информацията, свързана с обекта на концесия, не се установява необходимост процедурата да бъде такава, съдържаща класифицирана информация по смисъла на Закона за защита на класифицираната информация (ЗЗКИ), която да я обосновава като концесия с класифицирана информация.

В случай, че допълнително бъде установено наличието на класифицирана информация, както и когато има такава впоследствие във връзка с изпълнението на концесионния договор, то достъпът (допусъкът) до нея и изискванията за защита са определени в ЗЗКИ и в правилника за неговото прилагане, като ще бъдат изцяло приложими към концесионера, съответно към всяко допуснато от него лице (подизпълнител, персонал и др.), за което възникне необходимост от достъп до класифицирана информация.

Същевременно част от информацията и документите във връзка с концесията имат характер на чувствителна информация по смисъла на чл. 78, ал. 6 от ЗК, което налага необходимост да се ограничи свободният достъп до нея, когато е част от документацията за концесията. Такава информация ще бъде предоставяна по определен ред и на определени лица, поели задължение за нейното неоповестяване и ползване само за концесията.

Законът е предвидил възможност за определяне на информация като чувствителна и съответно - нейната защита. В чл. 78, ал. 6 от ЗК се указва, че при публикуване на документацията за концесията в Националния концесионен регистър (НКР) се заличава защитената със закон информация, както и търговската или друга информация, която поради извънредни, свързани със сигурността или технически причини, или поради чувствителен характер изисква специално ниво на защита,

определяна като чувствителна информация, като се посочва основанието за това. Няма друга дефиниция на това понятие, но от цитираната разпоредба е видно, че като чувствителна информация се определя както такава, която е защитена със закон, така и определяна конкретно информация, която може да бъде търговска или с друго естество и да се дължи на технически или свързани със сигурността причини, или да е с чувствителен характер. Законът предвижда и отражението на този по-особен ред на достъп до чувствителна информация върху някои срокове, които се определят за икономическите оператори, доколкото може да отнеме повече време от общия ред на свободен достъп.

В документацията за концесията е предвиден ред и правила за запознаване на икономическите оператори с чувствителна информация до изтичане на крайния срок за подаване на заявления и оферти, като каквато са определени документи, съдържащи информация, свързана с дейността на търговското дружество „Летище Пловдив“ ЕАД:

- а) Действащите договори на „Летище Пловдив“ ЕАД;
- б) Списък на неприключените съдебни производства, по които „Летище Пловдив“ ЕАД е страна;
- в) Списък на персонала на „Летище Пловдив“ ЕАД по длъжности;
- г) Копие на застрахователни полици по сключените застраховки;
- д) Друга чувствителна информация, включително във връзка със съвместното ползване на летище Пловдив за нуждите на отбраната.

3.9. Ползване на летище Пловдив от сили и личен състав на НАТО

Ползването на летището от сили и личен състав на НАТО, включително въздухоплателни средства, е предвидено в Споразумението НАТО. То е сключено за срок 5 години, като действието му ще бъде автоматично продължавано за последващи периоди от 5 години, освен ако някоя от страните не уведоми другата страна за намерението си да го прекрати.

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 въздухоплателните 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 въздухоплателни 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 въздухоплателни средства на НАТО достъп до Летище София без заплащането на летищни такси.

III. ВИД НА КОНЦЕСИЯТА, ПРЕДМЕТ И ОБЕКТ НА КОНЦЕСИЯТА, КОНЦЕСИОННА ТЕРИТОРИЯ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ КЪМ ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯТА

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).

1) 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 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). Член 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 Директивата за концесиите. Понастоящем този праг е EUR 5,350,000³. В Официален вестник на Европейския съюз на 31.10.2019 г. са публикувани Делегиран регламент (ЕС) 2019/1827 НА КОМИСИЯТА от 30 октомври 2019 година за изменение на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на праговете за концесии и Съобщение на Комисията за Съответни стойности на праговете, посочени в директиви 2014/23/ЕС, 2014/24/ЕС, 2014/25/ЕС и 2009/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (2019/С 370/01 5 350 000), съгласно които **прагът, считано от 1 януари 2020 г., става 10 463 960,50 лв. или 5 350 000 EUR.**

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 е възприет малко по-различен подход, като 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

³ 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.).

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 Пловдив следва да бъде определена като концесия за строителство. Въз основа на това и с оглед формално спазване на чл. 10 ал. 1 от ЗК, тя ще трябва да 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 5,350,000. Стойността на настоящата концесия е 100 646 260 евро.

2. Предмет на концесията.

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

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

2.2. предоставяне на услуги, свързани с експлоатацията на летище 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.

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.

3.1. Общо представяне на обекта на концесия

Обектът на настоящата концесия е гражданско летище за обществено ползване Пловдив – собственост на българската държава. Обектът на концесия е с концесионна територия 2 376 517 кв. м съгласно площите на ПИ, посочени в издадените актове за публична държавна собственост, съответно 2 376 464 кв. м. съгласно площите на ПИ, посочени в издадените скици и включва поземлени имоти и построените върху тях сгради и съоръжения, както са посочени по-долу.

Кодовото обозначение на летището съгласно Таблица 1 от Наредба № 14 за летищата и летищното осигуряване е **4D**.

Обявените географски координати на контролната точка на летището са: 42 04 04 N 024 51 03 E.

Международният четирибуквен код по ИКАО на летище Пловдив е **LVPD**, а кодът по ИАТА е **PDV**.

Летище Пловдив има удостоверение за експлоатационна годност - **Удостоверение за експлоатационна годност на летище № 4** от 12.12.2016 г., издадено от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ към МТИТС (ГД „ГВА“) на „Летище Пловдив“ ЕАД, на основание чл. 44, ал. 2 от ЗГВ в уверение на това, че летище Пловдив отговаря на изискванията на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в Република България и е годно за експлоатация от въздухоплавателни средства код „D“ по класификацията на ИКАО като летище за обществено ползване на международни и вътрешни превози на пътници и товари. Удостоверението за експлоатационна годност удостоверява, че летище Пловдив отговаря на категорията летище съгласно т. 1 от Приложение № 2 към чл. 6 от Наредба № 20 от 2006 г., а именно същото е летище за обществено ползване за обслужване на международни и вътрешни превози на пътници и товари. Летище Пловдив има и Сертификат № BGLVPD-001 издаден съгласно изискванията на Регламент № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент на Комисията (ЕС) № 139/2014 г.

Издадено е **Удостоверение 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 № 4У** от 12.12.2016 г. от ГД „ГВА“ за съответствие с изискванията на чл. 30, ал. 2 от Наредба № 20 от 2006 г. на „Летище Пловдив“ ЕАД.

През 2008 г. е приет **Генерален план за развитие на гражданско летище за обществено ползване Пловдив**. В зависимост от инвестиционните намерения на бъдещия концесионер и вижданията му за развитие на летището, той както ще изпълнява предвиденото в настоящия Генерален план, така и ще има възможност да предприеме действия за неговото изменение и допълване, респективно за изготвянето на нов генерален план, което да извърши при спазване на приложимите нормативни изисквания и условия за това.

Към момента на откриване на концесионната процедура „Летище Пловдив“ ЕАД, ЕИК 115007069, търговско дружество с едноличен собственик на капитала българската държава, е летищен оператор, който управлява и експлоатира летище Пловдив, който е оператор по наземно обслужване за седем дейности по наземно обслужване и изпълнява дейностите на летищна администрация.

3.2. Описание на обекта на концесия

Обектът на концесията е с концесионна територия 2 376 517 кв. м съгласно площите на ПИ, посочени в издадените актове за публична държавна собственост, съответно 2 376 464 кв. м. съгласно площите на ПИ, посочени в издадените скици. и включва поземлени имоти и построените върху тях сгради и съоръжения, както следва:

2.2.1. Описание на поземлени имоти и сгради – публична държавна и частна държавна собственост:

В обекта на концесията се включват поземлени имоти – собственост на българската държава, намиращи се в землището на община Родопи, община Садово и община Асеновград, посочени в Справка № 1 към Приложение № 1, с идентификатори по кадастралната карта и кадастралните регистри на гр. Пловдив и гр. Асеновград, и индивидуализиращи данни, както следва:

2.2.1.1. Поземлен имот (ПИ) с идентификатор № 87240.250.262, находящ се в землището на с. Ягодово, м. „Източен Бейкър“, община Родопи, област Пловдив, с площ 1 223 кв. м, актуван с АПДС № 6834 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № 15-761072-20.08.2019 г., издадена от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив;

2.2.1.2. ПИ с идентификатор № 40004.250.185, находящ се в землището на с. Крумово, м. „Капсидата“, община Родопи, област Пловдив, с площ по АПДС 2 000 806 кв. м и площ по скица 2 000 756 кв.м, актуван с АПДС № 6835 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № 15-761067-20.08.2019 г., издадена от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив, заедно с построените върху имота сгради, както следва:

2.2.1.2.1. Сграда нов пътнически терминал с идентификатор по кадастралните регистри № 40004.250.185.26, масивна, едноетажна, ЗП 5170 кв. м (по технически паспорт ЗП е 5200 кв. м), година на построяване 2009 г.; сградата е обозначена като Терминал 2 на карта LVPD AD2-19, AIP на Република България. За сградата е съставен АПДС № 92277 от 28.06.2013 г.;

2.2.1.2.2. Сграда с идентификатор 40004.250.185.27 – на транспорта (ГКПП), полумасивна, едноетажна, ЗП от 32 кв. м, година на построяване 2008 г. За сградата е съставен АПДС № 92277 от 28.06.2013 г.;

2.2.1.2.3. Сграда с идентификатор 40004.250.185.28 – на транспорта (ГРУ), полумасивна, едноетажна, ЗП от 143 кв. м, година на построяване 2009 г. За сградата е съставен АПДС № 92277 от 28.06.2013 г.;

- Сграда с идентификатор 40004.250.185.29 – на транспорта (комплексен трансформаторен пост), полумасивна, едноетажна, ЗП от 41 кв. м, година на построяване 2009 г. За сградата е съставен АПДС № 92277 от 28.06.2013 г.

2.2.1.3. ПИ с идентификатор № 40004.250.184, находящ се в землището на с. Крумово, м. „Капсидата“, община Родопи, област Пловдив, с площ по АПДС 72 097 кв. м и по скица 72 095 кв.м. Поземления имот е актуван с АПДС № 6836 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и за него е издадена Скица № 15-761065-20.08.2019 г. от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив. Върху поземления имот са построени следните сгради:

2.2.1.3.1. Сграда с идентификатор 40004.250.184.1, с предназначение - Селскостопанска сграда на един етаж, със застроена площ 899 кв. м;

2.2.1.3.2. Сграда с идентификатор 40004.250.184.2, с предназначение Селскостопанска сграда, със застроена площ 31 кв. м;

2.2.1.3.3. Сграда с идентификатор 40004.250.184.3, с предназначение Сграда за водоснабдяване и/или канализация, със застроена площ 81 кв. м;

2.2.1.3.4.Сграда с идентификатор 40004.250.184.4, с предназначение Сграда за обществено хранене, със застроена площ 199 кв. м;

2.2.1.3.5.Сграда с идентификатор 40004.250.184.5, с предназначение Сграда със специално предназначение, със застроена площ 15 кв. м;

2.2.1.3.6.Сграда с идентификатор 40004.250.184.6, с предназначение Сграда на транспорта, със застроена площ 191 кв. м;

2.2.1.3.7.Сграда с идентификатор 40004.250.184.7, с предназначение Друг вид сграда за обитаване, със застроена площ 189 кв. м;

2.2.1.3.8.Сграда с идентификатор 40004.250.184.8, с предназначение Складова база, склад, със застроена площ 210 кв. м;

2.2.1.3.9.Сграда с идентификатор 40004.250.184.9, с предназначение Сграда за битови услуги, със застроена площ 109 кв. м;

2.2.1.3.10.Сграда с идентификатор 40004.250.184.10, с предназначение Селскостопанска сграда, със застроена площ 189 кв. м;

2.2.1.3.11.Сграда с идентификатор 40004.250.184.11, с предназначение Селскостопанска сграда, със застроена площ 197 кв. м.

2.2.1.4. ПИ с номер 000381 (идентификатор № 36676.250.381), находящ се в землището на с. Катунница, м. „Кантона“, община Садово, област Пловдив, с площ 793 кв.м, актуван с АПДС № 6837 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № К17225/16.08.2019 г., издадена от Общинска служба по земеделие – Община Садово;

2.2.1.5. ПИ с номер 000382 (идентификатор № 36676.250.382), находящ се в землището на с. Катунница, м. „Орехите“, община Садово, област Пловдив, с площ 900 кв.м, актуван с АПДС № 6838 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № К17224/16.08.2019 г., издадена от Общинска служба по земеделие – Община Садово;

2.2.1.6. ПИ с номер 000391 (идентификатор № 36676.250.391), находящ се в землището на с. Катунница, м. „Отвъд реката“, община Садово, област Пловдив, с площ 627 кв.м, актуван с АПДС № 6839 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № К17222/16.08.2019 г., издадена от Общинска служба по земеделие – Община Садово;

2.2.1.7. ПИ с номер 000395 (идентификатор № 36676.250.395), находящ се в землището на с. Катунница, м. „Отвъд реката“, община Садово, област Пловдив, с площ 6415 кв.м, актуван с АПДС № 6840 от 16.07.2008 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № К17223/16.08.2019 г., издадена от Общинска служба по земеделие – Община Садово;

2.2.1.8. ПИ с идентификатор № 99088.1.132, находящ се в кв. (р-н) „Долни Воден“, местността „Чайкѐра“, община Асеновград, област Пловдив, с площ 89 481 кв.м, актуван с АПДС № 9165 от 30.05.2016 г., издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № 15-761074-20.08.2019 г., издадена от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив;

2.2.1.9. ПИ с идентификатор 40004.250.7 (№ по предходен план 000186), находящ се в землището на с. Крумово, м. „Капсидата“, община Родопи, област Пловдив, с площ 204 175 кв.м, актуван с АПДС № 9168 от 06.06.2016 г. за земята и 14 построени върху него сгради, издаден от областния управител на област Пловдив и съгласно Скица № 15-761069-20.08.2019 г., издадена от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив, заедно с построените върху имота сгради, както следва;

2.2.1.9.1.Сгради, построени върху ПИ с идентификатор 40004.250.7 (по предходен план № 000186), вписани в АПДС 9168 от 2016 г. (14 сгради от общо 38 броя) и посочени

в Скица № 15-761069-20.08.2019 г., издадена от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив:

2.2.1.9.1.1.Сграда 01 с идентификатор 40004.250.7.1 - КПП и лавка, със ЗП 79 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1962 г.;

2.2.1.9.1.2.Сграда 02 с идентификатор 40004.250.7.2 – сграда със специално предназначение (щаб) със ЗП 152 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1962 г.;

2.2.1.9.1.3.Сграда 03 с идентификатор 40004.250.7.3 – сграда със специално предназначение (КПП-2) със ЗП 28 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1963 г.;

2.2.1.9.1.4.Сграда 05 с идентификатор 40004.250.7.5 – сграда със специално предназначение (кухня и столова) със ЗП 320 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1963 г.;

2.2.1.9.1.5.Сграда 06 с идентификатор 40004.250.7.6 – сграда със специално предназначение (спални) със ЗП 346 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1962 г.;

2.2.1.9.1.6.Сграда 07 с идентификатор 40004.250.7.7 – сграда със специално предназначение (кабинети и киносалон) със ЗП 261 кв.м, двуетажна, масивна конструкция, построена 1971 г.;

2.2.1.9.1.7.Сграда 08 с идентификатор 40004.250.7.8 – сграда със специално предназначение (бано-перален комплекс) със ЗП 170 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1962 г.;

2.2.1.9.1.8.Сграда 09 с идентификатор 40004.250.7.9 – сграда със специално предназначение (стая за свиждане) със ЗП 70 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1980 г.;

2.2.1.9.1.9.Сграда 10 с идентификатор 40004.250.7.10 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 418 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1974 г.;

2.2.1.9.1.10.Сграда 19 с идентификатор 40004.250.7.19 – сграда със специално предназначение (гаражи) със ЗП 1737 кв.м, едноетажна, метална конструкция, построена 1976 г.;

2.2.1.9.1.11.Сграда 20 с идентификатор 40004.250.7.20 – сграда със специално предназначение (гаражи) със ЗП 417 кв.м, едноетажна, метална конструкция, построена 1974 г.;

2.2.1.9.1.12.Сграда 21 с идентификатор 40004.250.7.21 – сграда със специално предназначение (гаражи) със ЗП 1321 кв.м, едноетажна, метална конструкция, построена 1976 г.;

2.2.1.9.1.13.Сграда 29 с идентификатор 40004.250.7.29 с идентификатор 40004.250.7.4 – сграда със специално предназначение (ремонтно хале и кабинети) със ЗП 1647 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1977 г.;

2.2.1.9.1.14.Сграда 33 с идентификатор 40004.250.7.33 – сграда със специално предназначение (ремонтно хале) със ЗП 233 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1978 г.

2.2.1.9.2. Сгради частна държавна собственост, актувани с Акт за частна държавна собственост № 9222 от 15.09.2016 г. от областния управител на област Пловдив, построени върху ПИ с идентификатор 40004.250.7 (24 сгради от общо 38), посочени в Скица № 15-761069-20.08.2019 г., издадена от Службата по геодезия, картография и кадастър - гр. Пловдив:

2.2.1.9.2.1.Сграда 04 с идентификатор 40004.250.7.4 – сграда със специално

предназначение (канцеларии) със ЗП 422 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1963 г.;

2.2.1.9.2.2.Сграда 11 с идентификатор 40004.250.7.11 – сграда със специално предназначение (дърводелна) със ЗП 43 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1969 г.;

2.2.1.9.2.3.Сграда 12 с идентификатор 40004.250.7.12 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 293 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1972 г.;

2.2.1.9.2.4.Сграда 13 с идентификатор 40004.250.7.13 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 120 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1972 г.;

2.2.1.9.2.5.Сграда 14 с идентификатор 40004.250.7.14 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 43 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1972 г.;

2.2.1.9.2.6.Сграда 15 с идентификатор 40004.250.7.15 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 41 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1974 г.;

2.2.1.9.2.7.Сграда 16 с идентификатор 40004.250.7.16 – сграда със специално предназначение (навес-горива) със ЗП 98 кв.м, едноетажна, метална конструкция, построена 1978 г.;

2.2.1.9.2.8.Сграда 17 с идентификатор 40004.250.7.17 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 39 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1971 г.;

2.2.1.9.2.9.Сграда 18 с идентификатор 40004.250.7.18 – сграда със специално предназначение (склад-медицински) със ЗП 38 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1972 г.;

2.2.1.9.2.10.Сграда 22 с идентификатор 40004.250.7.22 – сграда със специално предназначение (гаражи) със ЗП 533 кв.м, едноетажна, метална конструкция, построена 1979 г.;

2.2.1.9.2.11.Сграда 23 с идентификатор 40004.250.7.23 – сграда със специално предназначение (ГСМ) със ЗП 14 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1984 г.;

2.2.1.9.2.12.Сграда 24 с идентификатор 40004.250.7.24 – сграда със специално предназначение (гараж с работилница) със ЗП 666 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1971 г.;

2.2.1.9.2.13.Сграда 25 с идентификатор 40004.250.7.25 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 61 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1968 г.;

2.2.1.9.2.14.Сграда 26 с идентификатор 40004.250.7.26 – сграда със специално предназначение (парова централа) със ЗП 181 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1973 г.;

2.2.1.9.2.15.Сграда 27 с идентификатор 40004.250.7.27 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 76 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1980 г.;

2.2.1.9.2.16.Сграда 28 с идентификатор 40004.250.7.28 – сграда със специално предназначение (химическа лаборатория) със ЗП 60 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1975 г.;

2.2.1.9.2.17.Сграда 30 с идентификатор 40004.250.7.30 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 35 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена

1981 г.;

2.2.1.9.2.18.Сграда 31 с идентификатор 40004.250.7.31 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 25 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1981 г.;

2.2.1.9.2.19.Сграда 32 с идентификатор 40004.250.7.32 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 37 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1981 г.;

2.2.1.9.2.20.Сграда 34 с идентификатор 40004.250.7.34 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 161 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1978 г.;

2.2.1.9.2.21.Сграда 35 с идентификатор 40004.250.7.35 – сграда със специално предназначение (склад-недовършен) със ЗП 84 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1986 г.;

2.2.1.9.2.22.Сграда 36 с идентификатор 40004.250.7.36 – сграда със специално предназначение (тоалетни) със ЗП 17 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1963 г.;

2.2.1.9.2.23.Сграда 37 с идентификатор 40004.250.7.37 – сграда със специално предназначение (склад) със ЗП 25 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1981 г.;

2.2.1.9.2.24.Сграда 38 с идентификатор 40004.250.7.38 – сграда със специално предназначение (трафопост) със ЗП 9 кв.м, едноетажна, масивна конструкция, построена 1964 г.

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

Включените в обекта на концесия съоръжения и оборудване на летищната инфраструктура са посочени в Справка № 3 към Приложение № 1.

Следната летищна инфраструктура е изградена върху поземлени имоти от концесионната територия и е включена в обекта на концесията:

2.3.1. Писта за излитане и кацане

Летището оперира с една писта за излитане и кацане /ПИК/ с размери: дължина – 2500 м. и ширина – 45 м. ПИК разполага с две странични ивици за безопасност /СИБ/ с ширина, всяка по 3,7 м и два крайни участъка за спиране (КУС) с дължина всеки по 60 м. Светлинните подходи в двете посоки на ПИК използват системата ALPAATA със съответните дължини: на ПИК 12 е 420 м, а на ПИК 30 е 900 м. Няма монтирани осови светлини в зоната на приземяване. Система за визуална индикация на глисадата RAPI с наклон 3 градуса е инсталирана и в двете посоки на ПИК. Има монтирани крайни светлини (червен цвят) на двата прага и странични светлини през 60 м, 1900 м бял цвят и 600 м жълт цвят.

2.3.2. Пътеки за рулиране – 6 бр.:

2.3.2.1. ПР „А” – 22,5 м, бетонова настилка;

2.3.2.2. ПР „В” – 22,3 м, бетонова настилка;

2.3.2.3 ПР „С” – 22,8 м, бетонова настилка;

2.3.2.4. ПР „D” – 22,4 м, бетонова настилка;

2.3.2.5. ПР „E” – 23.0 м, бетонова настилка;

2.3.2.6. ПР “F” – 30.0 м, бетонова настилка.

2.3.3. Перон

Върху концесионната територия се намира имот – съоръжение „Перон“, трайно прикрепено към терена, изградено в ПИ с идентификатор 4000.250.185. В обекта на концесия е включена част от съоръжението „Перон“ („нова част“), с площ 47 420 кв.м, с размери 258/160 м, бетонова настилка (описана въз основа на съдебно-техническа експертиза като циментобетон, циментостабилизираща основа и противозамръзващ пласт в Решение на ПОС 482 от 24.04.2017 г.), с 6 местостоянки с номера: 10А, 10В, 11А, 11В, 12А и 12В, съгласно маркировката на перона, обявена в АИР на Република България, карта LБPD AD2-19, които ползва Летище Пловдив. Тази част от перона е ремонтирана през 2009 г. въз основа на разрешение за строеж № 465/23.10.2008 г., издадено на МТИТС – ГД ГВА и извършен със средства на ГД ГВА ремонт, разширение и реконструкция на част от съществуващия перон, по отношение на която е налице правен спор.

Забележка: Съоръжението „Перон“ се състои от:

1. „стара“ част (не е включена в обекта на концесия), обхващаща самолетни стоянки с номера от 1 до 9 съгласно маркировката на перона, обявена в АИР на Република България, карта LБPD AD2-19, с площ 61 752 кв. м (точната площ не може да се твърди, доколкото в различни документи има посочване на различни площи, някои с доста съществени разлики – напр. от експертиза по съдебно дело има определена площ 61 762 кв. м, по геодезическо заснемане от 2004 г. за целите на констативния нотариален акт площта е 72 381 кв. м, по апорт на непарична вноска, приета с протокол от заседание на ПОС от 13.01.1995 г. площта е 111 440 кв. м). „Старата част“ е изградена през 1982 г. от Министерство на народната отбрана. Тази част е описана като „конструкция от положени пластове бетон, пясък и баластрова основа“ в Решение на ПОС 482 от 24.04.2017 г. Същата част е елемент от извършена непарична вноска на „Летище Пловдив“ ЕООД (с тази правна форма е преди преобразуването в ЕАД) в капитала на новоучреденото през 1995 г. „Летище Пловдив“ АД, по отношение на което и за правото на собственост върху която съществува дългогодишен съдебен спор;

2. „нова“ част (включена е в обекта на концесия) - с площ 47 420 кв. м, с размери 258/160 м, бетонова настилка (описана въз основа на съдебно-техническа експертиза като циментобетон, циментостабилизираща основа и противозамръзващ пласт в Решение на ПОС 482 от 24.04.2017 г.), с 6 местостоянки с номера: 10А, 10В, 11А, 11В, 12А и 12В, съгласно маркировката на перона, обявена в АИР на Република България, карта LБPD AD2-19. Тази част от перона е ремонтирана през 2009 г. въз основа на разрешение за строеж № 465/23.10.2008 г., издадено на МТИТС – ГД ГВА и извършен със средства на ГД ГВА ремонт, разширение и реконструкция на част от съществуващия перон. По отношение на „новата“ част от перона е налице правен спор.

Към настоящия момент летището ползва „новата“ част от перона с шестте нови стоянки с номера: 10А, 10В, 11А, 11В, 12А и 12В, съгласно маркировката на перона, обявена в АИР на Република България, карта LБPD AD2-19.

2.3.4. Пътнически терминал

Пътническият терминал за обслужване на пристигащи и заминаващи пътници по вътрешни и международни линии е построен през 2008 г., с идентификатор 40004.250.185.26, обозначен като Терминал 2 на карта LБPD AD2-19, АИР на Република България. Сградата е представена в Справка № 2 за сградите – публична държавна собственост, под № 1.2.1.

2.3.5. Други обслужващи съоръжения

2.3.5.1. автомобилен пътен достъп до предаерогаровия площад на пътнически Терминал 2 с две платна, всяко по 3,5 м;

- 2.3.5.2. обществен паркинг и пътни връзки пред пътнически Терминал 2;
- 2.3.5.3. перонно осветление и др.

2.4. Принадлежности към обекта на концесията:

Към обекта на концесия се включват съоръженията на прилежащата техническа инфраструктура, а именно: елементите на техническата инфраструктура, които представляват самостоятелни вещи, намиращи се в концесионната площ, както и тези към сградите, включени в обекта на концесия, като тези на:

2.4.1. водоснабдяването и канализацията, включваща извънплощадков питейно – противопожарен водопровод, площадков питейно – противопожарен водопровод, площадкова битова канализация, площадкова дъждовна канализация;

2.4.2. електроснабдяването, включваща Главна разпределителна уредба и Комплексен трансформаторен пост, външно кабелно електрозахранване 20kV, кабелни трасета ниско напрежение и др.;

2.4.3. електронните съобщения, вътрешните пътища, електроснабдяването, електронните съобщения.

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 приключване на производството по дело № 398 по описа за 2019 г. на Върховния Касационен съд, и ако съдебното решение постанови държавата като собственик на посоченото съоръжение, като част от обекта на концесия ще бъдат включени и самолетни стоянки с номера от 1 до 9, съгласно маркировката на перона, обявена в АП на Република България, карта LVPD AD2-19, които са част от съоръжението „Перон“ („стара“ част), с площ от около 61 752 кв. м (точната площ не може да се твърди, доколкото в различни документи има посочване на различни площи, някои с доста съществени разлики – напр. от експертиза по съдебно дело има определена площ 61 762 кв.м., по геодезическо заснемане от 2004 г. за целите на констативния нотариален акт площта е 72 381 кв.м., по апорт на непарична вноска, приета с протокол от заседание на ПОС от 13.01.1995 г. площта е 111 440 кв.м.), включваща местостоянки от 1 до 9.

4. ИМОТИ, НАХОДЯЩИ СЕ В КОНЦЕСИОННАТА ТЕРИТОРИЯ, КОИТО НЕ СА ВКЛЮЧЕНИ В ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯТА

4.1. Имоти – публична държавна собственост, предоставени на ДП РВД, които не са включени в обекта на концесия.

В обекта на концесията не са включени посочените по-долу три сгради, построени върху поземлен имот с идентификатор 40004.250.185, които са предоставени за управление на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ за

изпълняване на функциите му на доставчик на аеронавигационното обслужване на Летище Пловдив, а именно:

4.1.1. Сграда с идентификатор № 40004.250.185.2, с предназначение административна, делова сграда, със ЗП 464 кв.м;

4.1.2. Сграда с идентификатор № 40004.250.185.12, с предназначение складова база, склад, със ЗП 508 кв.м; и

-4.1.3. Сграда с идентификатор № 40004.250.185.16, с предназначение складова база, склад, със ЗП 474 кв.м.

4.2. Имоти – собственост на „Летище Пловдив“ АД, които не са включени в обекта на концесия.

„Летище Пловдив” АД е собственик на общо 22 сгради, които се намират в поземлен имот с идентификатор 40004.250.185, в границите на концесионната територия, и не са включени в обекта на концесията, тъй като не са държавна собственост.

Сгради – частна собственост, които не са включени в обекта на концесия

№ по ред	Наименование на сградата и предназначение	Идентификатор по КККР	Площ (кв.м)	Етаж (бр.)
1	Сграда на транспорта	40004.250.185.1	2249	1
2	Административна делова сграда	40004.250.185.3	328	1
3	Административна делова сграда	40004.250.185.4	80	1
4	Сграда на транспорта	40004.250.185.5	265	1
5	Складова база, склад	40004.250.185.6	433	1
6	Складова база, склад	40004.250.185.7	68	1
7	Складова база, склад	40004.250.185.8	335	1
8	Складова база, склад	40004.250.185.9	337	1
9	Складова база, склад	40004.250.185.10	338	1
10	Складова база, склад	40004.250.185.11	338	1
11	Сграда за битови услуги	40004.250.185.13	99	1
12	Друг вид производствена, складова инфраструктурна сграда	40004.250.185.14	63	1
13	Друг вид производствена, складова инфраструктурна сграда	40004.250.185.15	76	1
14	Друг вид производствена, складова инфраструктурна сграда	40004.250.185.17	19	1
15	Складова база, склад	40004.250.185.18	31	1
16	Сграда на транспорта	40004.250.185.19	34	1
17	Сграда на транспорта	40004.250.185.20	98	1
18	Складова база, склад	40004.250.185.21	34	1
19	Складова база, склад	40004.250.185.22	52	1
20	Складова база, склад	40004.250.185.23	62	1

21	Складова база, склад	40004.250.185.24	124	1
22	Сграда на транспорта	40004.250.185.25	44	1

4.3. Съоръжение „Перон“ с местостоянки от 1 до 9, който не е включен в обекта на концесията.

Част от перона на летището, обхващаща самолетни стоянки с номера от 1 до 9 съгласно маркировката на перона, обявена в АИР на Република България, карта LVPD AD2-19, е предмет на съдебен спор. Както е посочено в т. 3.3. по-горе, ако за собственик бъде призната държавата, посочените части от перона ще бъдат включени в Обекта на концесия.

По отношение на изброените в т. 4 по-горе поземлени имоти, сгради и съоръжения, които се намират в района на летището, но не се включват в обекта на концесия, концесионерът ще бъде задължен да търпи упражняването на право на преминаване на собствениците им, както и на техните служители и определени от тях лица. В случай, че осъществяването на концесията и изпълнението на концесионния договор се пречат или затруднява от правата на тези лица, съгласно концесионния договор концесионерът има право да предприеме самостоятелно съответните правни и фактически действия за постигане на споразумение с тези лица, като предварително уведоми за това концедента.

4.4. от поземлен имот с идентификатор 40004.250.184 с площ 72 097 кв. м се изключва и не е част от обекта на концесия площ от 300 кв. м за питомник за служебни кучета на Министерството на вътрешните работи с координати на гранични точки, посочени в Справка № 5 към Приложение № 2 към Документацията за концесията.

5. Движими вещи

Участникът в процедурата, определен за концесионер, ще има възможност да закупи и/или наеме движимите вещи, собственост на „Летище Пловдив“ ЕАД, за които е преценил, че са необходими за извършване на дейностите в обхвата на концесията.

IV. МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ

С чл. 59 от ЗК се определят условията, при чието изпълнение се възлага концесията, включително условията за участие в процедурата, на които трябва да отговарят участниците, както и изпълнение на минималните изисквания към офертите, а именно:

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

Законът изисква определянето на минимални изисквания както към икономическите оператори, така и към офертите на участниците в концесионната процедура.

1. МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ОПЕРАТОРИ

Целта при определянето на минималните изисквания към икономическите оператори е да се осигури от една страна участието на сериозни икономически оператори с нужните конкурентни предимства, включително налични финансови и професионални предпоставки за успешно изпълнение на концесията, а от друга – да се проведе процедурата при спазване на принципите на закона за пропорционалност, равно третиране и недопускане на дискриминация по отношение на икономическите оператори.

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. 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.

С оглед на това за икономическите оператори (включително подизпълнители и трети лица) не трябва да са налице основанията за изключване съгласно чл. 60, ал. 2 и 3 от ЗК, при съобразяване на чл. 60, ал. 4 от ЗК, както и участниците трябва да отговарят на определените минимални условия за участие, а именно:

1.1. Условия за участие, свързани с технически способности и финансово-икономическо състояние, съгласно чл. 62 от ЗК. Изискванията са съобразени с предмета и особеностите на концесията, и осигуряват реална конкуренция. Целта е да бъде определен оператор, който да има опита и да осигури възможност за развитие в пълния потенциал на летище Пловдив. 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. 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 Пловдив.

1.1.1. Оперативен опит.

а) Участникът да е експлоатирал (и в момента да експлоатира) поне едно международно летище с пътничопоток не по-малък от 450 000 (четиристотин и петдесет хиляди) пътници за период, не по-малко от 5 години през последните 10 (десет) години, считано до датата на подаване на заявлението и офертата от участника.

За доказване на съответствие с посоченото условие участникът трябва да представи:

1) декларация съгласно образец към Документацията за концесията с надлежно попълнени всеки и всички проекти, посочени от участника като доказателство и подписана от лице с представителна власт, и

2) документ (лиценз, удостоверение, регистрация, договор или други документи, съгласно националното законодателство на участника) издаден от официален орган, от съответния собственик/възложител на летището или от официален регистър, с информация, от която може да се установи летището, периодът на експлоатация и управление от участника, средногодишния брой пътници/товари и вида на предоставяните летищни услуги. Този документ се представя в оригинал или заверено копие, а ако е издаден на чужд език се придружава от неофициален превод на български език.

В случай на участие под формата на обединение/консорциум това условие следва да бъде изпълнено от неговия член, който е определен като летищен оператор, или чрез възможностите на трето лице, което предоставя ресурсите си на участника за изпълнението на това условие.

б) 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. и 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, и чл. 34 и 35 от Наредба 20/2006, за целите на издаване на Лиценз за летищен оператор на Концесионера, Участникът следва да представи документи, доказващи:

- 1) финансова стабилност на Участника, съгласно чл. 34 т.1 от Наредба 20/2006; и
- 2) 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 20/2006.

За доказателство, че отговарят на посочените по-горе изисквания, Участниците трябва да предоставят следните документи: по отношение на т.(1) е необходимо да бъде представен заверен годишен финансов отчет от регистриран одитор за последна приключена финансова година и междинен финансов отчет към месеца, предхождащ този на подаване на заявление за издаване на лиценз за летищен оператор и по отношение на т.(2) 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.

1.1.2. Финансово-икономическо състояние.

а) Регистриран капитал

Участникът да има регистриран основен капитал не по-малък от 1 000 000 (един милион) лева към момента на подаване на заявлението и офертата. Когато капиталът е регистриран в чужбина, размерът трябва да съответства в левова равностойност на капитала по съответния курс на Българската народна банка за валутата по регистрация, определен към датата на крайния срок за получаване на заявления и оферти.

Когато участникът е под формата на обединение/консорциум, условието за размера на основния капитал се удовлетворява от кумулативния регистриран капитал на икономическите оператори – членове на обединението/консорциума или от размера на капитала на един от членовете на обединението/консорциума – по тяхна преценка. При членове на обединението чуждестранни лица се прилага изречение второ от предходната точка.

Изпълнението на това условие се декларира от участника и той го доказва с представянето на актуален документ за регистрирания капитал, издаден от компетентен орган, регистър или друго съгласно законодателството на държавата по регистрацията – в оригинал или заверен препис. Когато вписването е в Търговския регистър, воден от Агенцията по вписванията, такъв документ не се представя, ако участникът е посочил своя ЕИК. Когато документът е на чужд език се представя и неофициален превод на български език.

б)Размер на балансова и/или пазарна стойност на дълготрайните материални активи на Участника:

6.4.2.1. Размер на балансова и/или пазарна стойност на дълготрайните материални активи на Участника, или поне на един член на Обединението, ако Участникът е Обединение за последните 3 (три) финансови години, не по малко от 40 000 000 (четиридесет милиона) лева, определена като средна аритметична балансова стойност на дълготрайните материални активи.

6.4.2.2. Изпълнението на условието по т. 6.4.2.1 се декларира от участника и той го доказва с представянето на годишните финансови отчети и/или със съответната пазарна оценка, изготвена от лицензиран оценител за всяка от последните три приключили финансови години, заедно със съответните одиторски доклади и доклади на управителното тяло. Ако законодателството на държавата, в която Участникът е установен го изисква, представените годишни финансови отчети трябва да бъдат заверени от одитор. Липсата на изискване за одитиране от съответното законодателство се доказва от Участника с декларация.

в) Опит при набиране на средства

Участникът трябва да има способност да финансира проект в инфраструктурния сектор чрез собствен капитал и/или дългово финансиране, набрано за такъв проект, и по-специално опит да е финансирал поне един такъв проект, чиято реализирана стойност надвишава 10 000 000 (десет милиона) лева, съответно през последните 10 години до датата на подаване на заявление и оферта.

Когато участникът е под формата на обединение/консорциум, условието за способност за финансиране на проект се удовлетворява кумулативно от икономическите

оператори – членове на обединението/консорциума да финансират проекти или от един от членовете – по тяхна преценка.

За изпълнението на условието участникът представя декларация, както и го доказва с представен документ – удостоверение или друго, издадено от собственика на капитала или от съответните финансиращи институции, лица или заемни източници, техен представител или агент, с посочване на финансирания проект от инфраструктурния сектор, размерът на осигуреното за него финансиране и срокът на неговата реализация. Документът, ако не е на английски език, се придружава от неофициални преводи на английски език и български език; ако е съставен на английски език се придружава от неофициален превод на български език.

Участник може да докаже изпълнението на всяко от условията по т. „а“, „б“ и „в“ с възможностите на трето лице. В този случай представя и документ/и, че при изпълнението на концесионния договор ще има на разположение ресурсите на третото лице, както и че третото лице ще отговаря солидарно с концесионера за изпълнението на концесионния договор, съгласно предвиденото в него, като се вземат предвид характерът и размерът на поетия от третото лице ангажимент за предоставяне на ресурси.

1.1.3. Участниците в процедурата представят гаранция за участие в размер на 1 000 000 (един милион) лева.

1.1.3. Мотивите, за определяне на посочените изисквания към икономическите оператори са:

а) По отношение избора на Критерий „Икономическо и финансово състояние“:

Определената минимална стойност на показателите за доказване на критерия за икономическо и финансово състояние е необходимо условие, участниците в процедурата да бъдат стабилни компании, с финансова възможност за извършване на значителни по размер инвестиции в обекта на концесия и висока стойност на притежаваните от тях активи, част от които, биха могли да послужат за обезпечаване финансирането на предложената от тях инвестиционна програма при необходимост. Финансовата стабилност на участниците е гаранция и за реализиране на необходимите инвестиции за развитие и модернизация на летищната инфраструктура, техническите съоръжения и оборудване чрез адекватно финансиране. Целта е 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.

б) По отношение избора на Критерия „Технически възможности“:

В конкретния случай предвид обекта на концесия, е заложено изискване участникът да има практически опит в експлоатацията на международно летище с пътникопоток не по-малък от 450 000 (четиристотин и петдесет хиляди) пътници, общо, за период, не по-малко от 5 (пет) години през последните 10 (десет) години, считано до датата на подаване на заявлението и офертата от участника. Така заложените критерии са гаранция за експертните знания и професионалния ресурс на участниците в дейностите по управлението, експлоатацията и развитието на летища. Този опит е и гаранция за подобряване на съществуващата летищна инфраструктура, достигане на заложените международни стандарти и категории, трансфер на управленско ноу-хау,

генериране на трафик и развитие на търговските дейности в региона. 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 Пловдив, 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 Пловдив в кратки срокове след настъпване на началото на концесията.

Повишаването на нивото на техническата осигуреност, технологията и организацията на работа в съответствие с изискванията на европейските стандарти и най-добрите международни практики, които се целят чрез поставянето на гореописаните критерии, ще са предпоставка за увеличаване на капацитета на летището, за привличане на принципно нов пътнически и карго трафик и за реализиране на така необходимите за Летище Пловдив инвестиции.

в) 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. На 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.

2. МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ И КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ:

Съгласно чл. 65 от ЗК минималните изисквания към офертите формират задължителните характеристики и минималните показатели на предмета и на обекта на концесията.

При концесия за строителство и концесия за услуги минималните изисквания към офертите са технически и функционални изисквания, финансово-икономически изисквания и правни изисквания, включително относно защита на конкуренцията, относно обекта на концесията и включените в предмета на концесията строителство и/или услуги.

За целите на настоящата концесия са определени минимални изисквания към офертите, представляващи технически и функционални изисквания, финансово-икономически изисквания и правни изисквания.

2.1. Минимални технически и функционални изисквания

Минималните изисквания към офертите са свързани с характера и спецификите на обекта на концесия – гражданско летище за обществено ползване Пловдив и са определени подробно в документацията за концесията, респективно са съобразени в проекта на концесионен договор и приложенията към него. Тук са систематизирани

основните и съществени изисквания, на които най-малко трябва да отговаря обекта на концесия за целия срок на концесията:

- 1) Кодово обозначение на летището – 4D
- 2) Носимоспособност на изкуствените настилки предназначени за ВС:
 - а) Писта за излитане и кацане – PCN 60
 - б) Пътеки за рулиране – PCN 60
 - в) Перони – PCN 60
- 3) Светлинна система за точен подход за кацане по категория I
- 4) Категория на аварийно-спасителната и противопожарната служба - 7
- 5) Работно време на летището 24/7
- 6) Стандарт за нивото на обслужване на пътниците – ниво С или ниво OPTIMUM по новата класификация на IATA
- 7) Задължителни наземни дейности за които концесионера следва да получи лиценз и изпълнява самостоятелно (без подизпълнител/и)
 - а) Обслужване на пътници
 - б) Обработка на багажи
 - в) Обслужване на ВС на перона
 - г) Обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла
 - д) Обработка на товари и поща.
 - е) Обслужване на въздухоплавателни средства.

2.2. Финансово-икономически изисквания

Минималните финансово-икономически изисквания към офертите са определени в Приложение 8 към Документацията за концесията и обобщено включват:

2.2.1. Минимален размер на предложените инвестиции от Участника - 100 000 000 лв.

2.2.2. Минимален размер на годишното концесионно възнаграждение както следва:

а) фиксирана част в размер не по-малък от 100 000 лв. (без ДДС) годишно, коригирана на всеки три години от Срока на концесията с индекса на потребителските цени с натрупване за тригодишен период. Индексираната част на Годишното концесионно възнаграждение не може да бъде по-ниска от нейния размер за предходния индексирания период.;

б) променлива част в размер не по-малко от 5% от брутните приходи на КОНЦЕСИОНЕРА от всички дейности за текущата година, свързани с ползването на обекта на концесията и дължимия ДДС върху сумата.

Предвиден е гратисен период от началната дата на концесията до изтичането на 48 месеца, през който Концесионерът не дължи концесионно възнаграждение.

2.3 Правни изисквания

Правните изисквания са свързани със законовите изисквания, с осигуряване прилагането на принципите, определени в чл. 4 от ЗК, както и с добрите практики и опит при провеждане на подобни процедури. Същите са определени подробно в документацията на концесията, като тук са посочени основните от тях.

2.3.1. Участник в процедурата за определяне на концесионер има право да **представи само един комплект заявление и оферта**, включително когато е член на участник обединение/консорциум/друга форма на сдружаване, която не е юридическо лице. Изискванията към участието на група от икономически оператори са определени в Документацията за концесията. Подробно са определени и случаите, при които се ползват възможностите на трето лице относно доказване на изискванията, както и поемане на задължение за предоставяне на тези ресурси при изпълнение на концесията или за солидарна отговорност с концесионера (относно финансово-икономическите условия), съответно при посочване на подизпълнител.

2.3.2. **Предвижда се като изискване създаването на проектно дружество** под формата на капиталово търговско дружество: а) когато участникът в процедурата, определен за концесионер, е под формата на обединение/консорциум/друга форма на сдружаване, която не е юридическо лице, или б) по предложение на икономически оператор - участник в процедурата, който поема капитала на проектното дружество като негов едноличен собственик. При създаване на проектното дружество се спазват изискванията на чл. 21 от ЗК, като в концесионния договор се определя солидарна отговорност на участващите в групата икономически оператори, съответно самостоятелният икономически оператор с проектното дружество за изпълнението на концесионния договор, съгласно предвиденото в него, като това ще се конкретизира съобразно посоченото в заявлението и офертата относно характера и размера на участието на всеки от икономическите оператори в проектното дружество или на поетия от тях ангажимент за предоставяне на ресурси на проектното дружество. Проектното дружество е обвързано от офертата на участника, определен за концесионер. Начинът на предоставяне на ресурсите, както и участието на частния съдружник или на участниците в групата като подизпълнители се посочват в офертата на участника и се включват във финансово-икономическия модел.

2.3.3. Изготвянето на заявлението, офертата, включително предложението и обвързващото предложение и други определени от концедента документи ще се извършва **по образци**, които се съдържат в документацията за концесията. Изискванията към заявлението и офертата, включително тяхното съдържание, оформяне и представяне са определени подробно в документацията за концесията.

С обявлението за откриване на процедурата ще бъде изключена възможността за представяне на варианти на офертата.

2.3.4. Изискванията към офертите и критериите за оценка са посочени в Приложение № 8 към Документацията за концесията и към настоящата обосновка.

Мотивите за така предложените критерии.

Критерият „**Финансово предложение**” с тежест 45 на сто е включен с оглед гарантиране на финансови приходи за държавата от концесията, като определянето на част от него като процент от приходите го прави

адекватен на стопанската дейност, която ще се извършва на обекта на концесията.

Критерият „Техническо предложение” с тежест 55 на сто е въведен като част от критериите за оценка на офертите, тъй като предметът на концесия включва управлението и експлоатацията на летището. Концедентът следва да се увери, че бъдещият концесионер има ясно виждане за осъществяването на ефективно управление на летището и постигане на целите, които са заложи при откриването на процедурата за възлагане на концесия.

Като се има предвид изложеното следва да се определи, че предложените критерии са законосъобразни. Целесъобразността на същите е определена от предмета на концесията, необходимостта от извършване на инвестиции в обекта на концесията, целите на концесията и справедливото разпределение на ползите от концесията между Концедента и концесионера.

V. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА КОНЦЕСИЯТА

1. ПРОГНОЗНА СТОЙНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА

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

1. приходите от експлоатацията на строежа или на услугите, включени в предмета на концесията;
2. приходите от всяка възможна опция и от всяко удължаване на срока на концесията или от друго изменение на концесионния договор;
3. приходите от такси и глоби, заплащани от ползвателите на строителството или на услугите, освен тези, които е предвидено да се събират за концедента;
4. 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;
5. безвъзмездните средства или всякакви други финансови предимства, предоставени под каквато и да е форма от други лица за изпълнението на концесията;
6. приходите от продажба на активи, които са част от обекта на концесия;
7. 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 определените с обосновката на концесията прогнозни 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 Пловдив:

1. Извършен е вертикален структурен анализ на приходите на Летище Пловдив за предходната година.

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 Пловдив 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 търговски авиационни дейности, които той изпълнява, в това число от наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3 т. 2-7 от ЗГВ, както и приходите от извършване на търговски дейности в обекта на концесия;
- 3) Осъществяване на всички инвестиции от задължителните елементи на инвестиционната програма;
- 4) Прогнозните приходи за срока на концесията, които концесионерът ще получава от регулирани авиационни дейности, приходите от търговски авиационни дейности (напр. наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3 т. 2-7 от ЗГВ), и от извършването на търговски неавиационни дейности са изчислени, както следва:

Дисконтов процент 4%	Дисконтирани приходи за срока на концесията (лева)
Общо приходи от регулирани дейности	47 301 760,28
Общо приходи от търговски авиационни дейности	57 854 904,58
Общо неавиационни търговски приходи	91 690 307,87
Общо приходи	196 846 974,70

Общо изчислената прогнозна стойност на концесията е в размер на 196 846 974,70 лева.

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

Изчислена е и прогнозната 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%	Дисконтирани приходи за срока на концесията (лева)
Общо приходи от регулирани дейности	61 610 409,16
Общо приходи от търговски авиационни дейности	76 592 524,62
Общо неавиационни търговски приходи	120 636 881,34
Общо приходи	258 839 815,12

2. ИКОНОМИЧЕСКИ БАЛАНС НА КОНЦЕСИЯТА И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РИСКОВЕТЕ

2.1. Икономически баланс на концесията

Икономическият баланс на концесията следва да се поддържа през целия срок на концесията. Икономическият баланс се дефинира в чл. 30, ал. 1 от ЗК като равновесие между ползите за концесионера и концедента при поетите от тях рискове.

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 и концедента. 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.

Концедентът получава редица икономически ползи от концесията:

Преките икономически ползи за концедента се реализират чрез концесионното възнаграждение, данъка печалба и инвестициите в публичната държавна собственост. Концесионното възнаграждение е в зависимост от летищните такси и ще нараства с развитието на летищния трафик. По прогнозата от финансовия модел приходите от летищни такси ще представляват нарастващи потоци съответно и паричните потоци към концедента. Държавата има възможността да прехвърли на концесионера присъщия риск, съпровождащ изискването за инвестиране. Също така, в резултат на тази концесия концедентът ще се освободи от тежестта на финансирането за поддръжка и евентуални инвестиции, свързани с летището.

Извън преките приходи за концедента, концесията ще реализира и други непреки ползи като печалби и стимул за развитие на регионалната и национална икономика от функционирането на летището и постепенното увеличаване на трафика, както и потенциал за търговско развитие.

Концедентът ще реализира и социално-икономически ползи от концесията:

а) създадени нови работни места в региона - временни в периода на строителство и разгръщане на дейността; постоянни като заети в основната дейност на концесионера

в качеството си на летищен оператор и индиректно - новосъздадени работни места в свързаните дейности;

б) приходи от данък върху доходите на физическите лица и съответните осигуровки в резултат от новосъздадените работни места;

в) спестявания от социални плащания.

Развитието на летище Пловдив така, както е предвидено чрез осъществяването на концесията, ще окаже благоприятен ефект за региона чрез:

а) повишаване на икономическата активност;

б) подобряване на бизнес структурата;

г) ръст на регионалната икономика;

д) очакваното мултиплициране на някои от ефектите: в развитието на регионалната инфраструктура и други публични дейности.

Концесията ще бъде с продължителност от 35 години, с възможност за удължаване, като общия 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 години.

Предвидено е заплащане на еднократно концесионно възнаграждение в размер на 150 000 лева (без ДДС) в едномесечен срок от подписване на Концесионния договор по посочена от Концедента банкова сметка. До изтичане на гратисния период еднократното концесионно плащане, ще бъде единственото плащане от концесионера към Концедента.

Годишното концесионното възнаграждение, дължимо след изтичане на гратисния период е определено, както следва:

а) фиксирана част в размер на 100 000 лв. (без ДДС) годишно – минимален размер на фиксираното концесионно възнаграждение;

б) променлива част в размер на 5% от brutните приходи на концесионера от всички дейности за текущата година, свързани с експлоатацията на обекта на концесията – минимален размер на фиксираното концесионно възнаграждение.

Предвиден е гратисен период, през който концесионерът да бъде освободен от задължение за плащане на годишно концесионното възнаграждение, от 48 (четиридесет и осем месеца) месеца от началната дата на концесията, поради значителния размер на инвестициите заложи в инвестиционната програма и необходимостта от натрупването на средства за финансирането им от концесионера. Целта е да се даде възможност на концесионера да генерира средства от оперативната дейност през първите години от концесията, с които да обезпечи част от инвестиционните разходи в периода на възникването им.

Размерът на инвестициите в обекта на концесия за целия срок на договора следва да бъде не по-малък от 100 000 000 лв.

Съотношението за финансиране със собствен и заемаен капитал е заложено спрямо пазарните практики 60:40.

При дисконтирането на паричните потоци и изчисляването на FNPV за проекта е използвана дисконтова норма от 4%, съгласно чл. 28, ал.1, т. 3 от Наредбата за изискванията за определяне на финансово-икономическите елементи на концесията.

Един от най-важните критерии за финансовата ефективност на един проект е нетната настояща стойност (FNPV). Той представлява количествен израз на кумулативния ефект от направената инвестиция за целия планов хоризонт на проекта. Тъй като дисконтовата норма представлява алтернативна възможност за инвестиране, то нетната настояща стойност изразява чистия прираст на инвестирания капитал над нарастването, което би осигурило тази алтернативна инвестиция. Тогава интерпретацията на FNPV ще означава дохода за инвеститора, превишаващ минимално изискуемата възвръщаемост. В действителност, чистата настояща стойност отразява движението на всички направени разходи, превръщането на инвестициите в активи и влиянието на пазарната стойност върху общото състояние на капитала в края на плановия хоризонт.

При това положение концесията е атрактивна за бъдещия концесионер, който ще бъде в състояние да реализира доходност от съвкупната си дейност по предоставянето на услуги в рамките на дейностите осъществявани чрез концесията.

Вътрешната норма на възвращаемост на собствения капитал и на проекта, независимо от източника на финансиране надвишават нормата на дисконтиране, което показва привлекателността на инвестицията. Доходността на проекта е съизмерима със средната за индустрията.

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 балансираны.

Финансовите ползи за държавата от проекта са в размер не по-малък от:

а) за срока на концесията се очакват постъпленията от концесионни възнаграждения да надхвърлят 12 681 902 евро. Сумата е изчислена на база заплащане на годишното концесионно възнаграждение, в т. ч. фиксирано концесионно възнаграждение и стойност на променливото концесионно възнаграждение, изчислено на база 5% от прогнозните приходи на концесионера заложиени във финансово-икономическия модел на анализатора;

б) предвидените минимални инвестиции за развитие, поддържане и модернизирание на летището за срока на концесията са в размер на 100 000 000 лв. без ДДС.

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. Предлага се концесионният договор да посочва случаите, в които ще се променя икономическия и финансовия баланс на концесията, което попада извън типичните случаи на изменение, на които имат право концесионерът и концедентът. Методите, чрез които се променя балансът, са посочени в концесионния договор.

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 предложен с офертата на концесионера, отразяващ действително постигнатите резултати от концесията с натрупване от началото на концесията.

В тази връзка е предвиден механизъм за възстановяване на икономическия баланс, като в случай, че вътрешна норма на възвръщаемост на собствения капитал на концесионера в две поредни години надхвърли с тридесет процента (30%) размера на вътрешната норма на възвръщаемост на собствения му капитал съгласно офертата му, концедентът ще има право да възстанови баланса в своя полза.

2.2. Разпределение на рисковете.

Основните рискове, свързани с реализирането на концесията, са посочени и оценени в матрицата на риска по-долу. Предлага се концесионерът да поеме изцяло оперативния риск и рискът, 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 да оцени, контролира и управлява съответния риск, а рисковете, които страните сравнително еднакво могат да оценяват, контролират и управляват, се разпределят между тях като споделени рискове.

Нивото на риска е определено като комбинация от вероятността за настъпване на риска и неговата значимост за осъществяването на проекта.

Анализ на отделните видове рискове:

2.2.1. 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:

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

б) 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;

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

г) 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.

2.2. 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 работите, както и рисковете, свързани с предвидените в Инвестиционната програма на Концесионера строително-монтажни работи и др.

Таблица 1 Матрица на риска и разпределение на рисковете между концедента и концесионера

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/освобождение.	X		

Лицензи	Задължение на Концесионера е придобиването на всички надлежни лицензи, свидетелства и удостоверения съгласно Закона за гражданското въздухоплаване.	X		
Планиране на 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		
Макроикономически 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.	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		

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		

3. ПРИХОДИ НА КОНЦЕСИОНЕРА

Прогнозирането на приходите е извършено въз основа на финансовите данни, предоставени от „Летище Пловдив“ ЕАД за последните четири 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 Пловдив ЕАД. Анализът е направен с цел прогнозиране на приходите за целия период на концесията.

Концесията ще генерира приходи в три направления, които ще служат и за база за определяне на годишните плащания на концесионни възнаграждения към държавата:

1) Приходи от регулирани дейности - летищни такси. Прогнозирани на база натуралните показатели за трафика, съгласно Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

2) Приходите от търговски авиационни дейности включват приходите от: наземно обслужване. Прогнозирани са по цени, определени в Ценника на предоставяните летищни услуги от „Летище Пловдив“ ЕАД, с нарастване пропорционално на очакваното развитие на трафика.

3) Неавиационни търговски приходи - това са приходи на летището от търговските обекти на територията на летището, отдаване на площи под наем, реклама, от паркинг за автомобили и други допълнителни услуги, например заснемане на

видеопродукции.

Прогнозата за приходите е извършена при постоянни цени от 2018 г., на база действащите в момента летищни такси, съгласно Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, реално отчетените приходи от дейностите, осъществявани от летищния оператор и съгласно ценника и сключените към момента на извършване на подготвителните действия договори.

Прогнозата за трафика на ВС, пътници и товари и предвидените минимални инвестиции, заложи в инвестиционната програма служат за база при формирането на прогнозните приходи.

Единичните такси/цени са индексирани с процента на нарастване на оперативните разходи на всеки 10 години с цел е да се гарантира наличието на средства за осъществяването на капиталовите ремонти предвидени през 10 години и запазване на финансовата ефективност на концесията.

С растежа на приходите, растат и номиналните стойности на годишните плащания към държавата, които са заложи като минимум 5% от общите приходи на концесията.

4. ПЛАЩАНИЯ ОТ КОНЦЕДЕНТА

При настоящата концесия не се предвиждат плащания от концедента към концесионера за извършените от него инвестиции и предоставяни услуги.

5. КОНЦЕСИОННО ВЪЗНАГРАЖДЕНИЕ

След изтичане на определения в концесионния договор **gratisен период** - от 48 месеца, считано от началната дата на концесията, Концесионерът дължи Годишно концесионно възнаграждение, съставено от две части:

а) фиксирана част в размер не по-малък от 100 000 лв. (без ДДС) годишно, коригирана на всеки три години от Срока на концесията с индекса на потребителските цени с натрупване за тригодишен период. Индексиранията част на Годишното концесионно възнаграждение не може да бъде по-ниска от нейния размер за предходния индексиранията период.

б) променлива част в размер не по-малко от 5% от брутните приходи на КОНЦЕСИОНЕРА от всички дейности за текущата година, свързани с ползването на обекта на концесията и дължимия ДДС върху сумата.

За срока на концесията се очакват постъпленията от концесионни възнаграждения да бъдат най-малко 12 681 902 евро. Сумата е изчислена на база заплащане на минималния размер на фиксирано концесионно възнаграждение и 5 % от прогнозираните приходи в разработения от анализаторът Вариант В на финансовия модел.

6. СРОК НА КОНЦЕСИЯТА

Допустимият срок на концесията за строителство съгласно чл. 34, ал. 1 от ЗК 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 Пловдив е определен максимален срок на концесията 35 г., с възможност за удължаване, като общият срок на всички удължавания не може да бъде по-дълъг от 11,7 г. (140 месеца). Предлаганият максимален срок и опцията за удължаване е определен въз основа на времето, необходимо на концесионера за възвръщане на направените инвестиции и на разходите по експлоатацията на строежа или на услугите и за получаване на доход от вложения капитал, при отчитане на прогнозирания икономически баланс и на цената на услугите, които ще се предоставят.

При определянето на максималния срок на концесията са взети предвид следните финансови и социални аспекти:

1. Необходим е значителен финансов ресурс за осъществяване на инвестиционната програма, обезпечаваща развитието на летището, съответно следва да се вземе предвид срокът за откупуване на направените инвестиции, който е значителен (27 години без дисконтиране/ 33 години с дисконтиране на паричните потоци);

2. В съответствие с целите на концесията да се създадат в концесионера икономически мотиви и стимули за инвестиции. Това предполага възлагането на един по-дълъг срок на концесия, за да се осигури получаване на очаквано ниво на възвращаемост от вложените средства;

3. Очаква се концесионерът да финансира значителна част от инвестиционната си програма чрез заемни средства и поради това следва да се вземе предвид периода за изплащане на заема, който при предложената инвестиционна програма и структура за финансиране и обслужване на кредити е 20 години;

4. Нужен е достатъчно дълъг срок, за да се осигури възможност за физическа амортизация и експлоатация на основните дълготрайни активи;

5. Експлоатацията на обекта на концесия гарантира ангажираността на минимум 75 души постоянно зает персонал;

6. Дългосрочната дейност на концесионера ще осигури стабилност и сигурност на приходите на концедента и сигурност и непрекъснатост на предлаганите услуги. Това от своя страна ще има благоприятен ефект върху развитието на региона и на летищните услуги на територията на страната;

7. Максималният срок на концесията ще благоприятства реализирането на желаната възвращаемост от вложените от концесионера средства и по този начин ще намали стимулите за увеличаване на таксите и цените на предлаганите услуги. Това ще доведе до по-голяма конкуренция в отрасъла и ползи за ползвателите на летищни услуги на територията на страната;

8. Максимално дългият срок на концесията ще стимулира извършването на инвестиции, превишаващи размера, заложен в минималната инвестиционна програма, и осигуряване на развитие на летището. 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;

9. При по-дълъг срок на концесията се намалява рискът от неблагоприятни последици за концесионера, в случай че бъдат реализирани по-ниски от предвидените нива на трафика/приходите. По този начин концесионерът ще разполага с по-дълъг срок за адаптация и постигане на желаната възвръщаемост от инвестициите.

VI. ПРОГНОЗНИ ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ

С оглед характера, вида, сложността и спецификите на настоящата концесия са определени следните прогнозни юридически конструкции, които ще се реализират посредством обявлението, документацията за концесията и концесионния договор, чиито проект е част от документацията за концесията.

1. ВИД НА ПРОЦЕДУРАТА

Видно от определената прогнозна стойност на концесията, последната е такава с трансграничен интерес съгласно чл. 11, ал. 1 от ЗК. За концесиите с трансграничен интерес е допустимо провеждането на всички уредени от закона процедури за определяне на концесионер - открита процедура, състезателна процедура с договаряне и състезателен диалог, при съобразяване на законовите основания за тяхното провеждане. Въз основа на това, на извършената преценка на обстоятелствата от съществено значение за обекта на концесията и нейните цели, и изхождайки от досегашния опит и практика се предлага провеждането на открита процедура за определяне на концесионер.

Сред съществените предимства на откритата процедура е възможността за максимално постигане на заложените цели и защита на обществения интерес при предварително изясняване на всички елементи на концесията и на концесионната процедура, привличане на интереса на сериозни инвеститори и летищни оператори при липсата на въпроси, които могат да провокират съмнения за различен подход към кандидатите или участниците, както и осигуряване в най-голяма степен на приложението на установените в чл. 4, ал. 1 от ЗК водещи принципи като публичност, прозрачност, пропорционалност, равнопоставеност и недопускане на дискриминация.

Откритата процедура е едноетапна, при нея не се провежда договаряне и определянето на концесионер се извършва въз основа на изложените факти, представени документи и направените предложения в заявленията и офертите на участниците, както и съобразно предвиденото в проекта на концесионен договор. Оценката на подлежащите на оценяване предложения на участниците, се извършва по критериите за възлагане и определените показатели, съдържащи се в методиката за оценка в Документацията за концесията и обявлението, до които се осигурява свободен достъп и максимална публичност и прозрачност чрез публикуването им в НКР и на интернет страницата на концедента.

2. ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ ЗА УЧАСТНИЦИТЕ В ПРОЦЕДУРАТА, ПРИ СКЛЮЧВАНЕ И ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА ЗА КОНЦЕСИЯ

2.1. Форма на участие в процедурата и изисквания

Юридическите конструкции за участниците в процедурата са определени при спазване на законовите разпоредби в чл. 18 и сл. от ЗК, и при съобразяване на спецификата на концесията и на изискванията на специалния ЗГВ относно режимите, при които се извършват основните дейности за предоставяне на услуги на гражданско летище за обществено ползване.

С оглед на това в Документацията за концесията са определени правила, отнасящи се до различните допустими участници в концесионната процедура, били те самостоятелни (индивидуални) участници или група от икономически оператори под формата на обединение, консорциум или друга форма на сдружаване, която не е юридическо лице.

В случаите на участник група от икономически оператори са предвидени изисквания за уреждане на взаимоотношенията чрез сключването на договор/споразумение за създаването на обединение/консорциум/друга форма на сдружаване, която не е юридическо лице, надлежно подписан, в който е изпълнено или уредено най-малко следното:

1) посочва оправомощен член на обединението/консорциума (водещ партньор) с право да представлява и да поема задължения, обвързващи всички останали членове във връзка с процедурата за определяне на концесионер, включително, но без да се ограничава до подаването на заявление и оферта от името на членовете и в случай на възлагане - за подписването на концесионния договор;

2) един от членовете на обединението/консорциума да е посочен като летищен оператор или като възможност – изрично посочване на определен от обединението/консорциума на трето лице за летищен оператор (допустимо е да бъде определен един и същи член за водещ партньор и за летищен оператор);

3) членовете на обединението/консорциума са солидарно отговорни пред концедента за изпълнението на задълженията на концесионера и съгласно разпоредбите и условията, посочени в концесионния договор;

4) създаване на проектно дружество под формата на капиталово търговско дружество с участието на участниците в обединението/консорциума в неговия капитал в съотношението от офертата и договора за обединение/консорциум;

5) задължение за предоставяне на проектното дружество от участниците в обединението/консорциума на ресурсите, с които участникът е доказал съответствие с изискванията към техническите способности и/или към финансовото и икономическото състояние, като начинът на предоставяне на ресурсите, както и участието на частния съдружник или на участниците в групата като подизпълнители се посочват в офертата и се включват във финансово-икономическия модел;

6) промяна в състава на участника след подаване на заявлението и офертата не може да се извършват. При подписването на концесионен договор всяка промяна се извършва съгласно разпоредбите и условията, предвидени в концесионния договор и при спазване на Закона за концесиите.

Групата икономически оператори има право да изпълни условията за участие по чл. 62 от ЗК посредством кумулативния опит/ресурси на икономическите оператори – членове на обединението/консорциума, с изключение на изискванията относно опит в експлоатация и управление на летища и за лиценза. Същевременно остава условието изискванията относно опита в експлоатацията и управлението на летища да бъдат удовлетворени от летищния оператор, който в случай на определяне на участника за концесионер следва да получи лиценз за летищен оператор, ако отговаря на изискванията за това.

2.2. Летищен оператор

1) Летищен оператор при участник група от икономически оператори

При участник обединение/консорциум неговият член, определен за летищен оператор, трябва да отговаря на изискванията за летищен оператор към момента на подаване на заявлението и офертата, както и след сключването на договора за концесия, в случай на определянето на участника за концесионер, както и да участва с:

а) минимум 20% (двадесет процента) от общия размер на дружествения капитал/акциите/дяловете с право на глас на концесионера най-малко за срок от пет години, считано от началната дата на концесията, и

б) минимум 10% (десет процента) от дружествения капитал/ акциите/ дяловете с право на глас на концесионера до по-късното от (а) десетата година от началната дата на концесията или (б) две години след откриването на карго-терминала.

2) Летищен оператор при самостоятелен участник

Участник, който подава заявление и оферта като самостоятелно лице (индивидуален участник) трябва да отговаря на изискванията за летищен оператор, определени към момента на подаване на заявление и оферта, както и след сключването на договора за концесия за получаване на лиценз за летищен оператор.

3) Летищен оператор – трето лице

Самостоятелен участник или участник под формата на обединение/консорциум може да изпълни изискванията за експлоатация на летище (летищен оператор), чрез трето лице - летищен оператор. В този случай представя доказателства за изпълнение на изискването от третото лице, както и, ако участникът бъде определен за концесионер, трябва да представи като предварително условие съгласно концесионния договор документ за надлежно поет ангажимент на третото лице - летищен оператор.

2.3. 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.

2.4. 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.

2.5. Отношения концедент - концесионер в случаите, когато участва група от икономически оператори или е предвидено създаване на проектно дружество

Не се предвижда създаване на публично-частно дружество. Причината за това е желанието за нов, професионално утвърден икономически оператор.

Предвижда се създаване на проектно дружество - ако определеният за концесионер участник е група от икономически оператори трябва да учреди такова, като законът не определя под каква точно правна форма да бъде, но трябва да е капиталово търговско дружество (напр. акционерно дружество или дружество с ограничена отговорност).

При учредяване на проектното дружество икономическите оператори, участвали в процедурата за определяне на концесионер като група, записват целия капитал в съотношението, посочено в офертата.

Извън случаите на проектно дружество при определен концесионер група от икономически оператори, проектно дружество може да се учреди и по предложение на икономически оператор, направено в офертата му. В този случай участникът, определен за концесионер, се явява едноличен собственик на капитала на проектното дружество, учредено като еднолично капиталово търговско дружество.

Във всички случаи определящо за взаимоотношенията концедент – концесионер е, че както в случай на група от икономически оператори - участващите в нея, така и икономическият оператор в случаите на чл. 21, ал. 4 от ЗК трябва да отговарят солидарно с проектното дружество за изпълнението на концесионния договор, съгласно предвиденото в него, и като се вземат предвид характерът и размерът на участието на всеки от икономическите оператори в проектното дружество, съответно на поетия от тях ангажимент за предоставяне на ресурси на проектното дружество по начин, посочен в офертата (включват се и във финансово-икономическия модел).

2.5. Пряко споразумение

Проектът на концесионен договор предвижда сключването на пряко споразумение с финансиращите концесията финансови институции, когато това е приложимо.

Тази възможност е приложима практика при по-големи и сложни проекти, свързани с необходимост от осигуряване на съществени финансови средства за извършване на строителство и други дейности, които първоначално не могат да се осигурят с постъпленията от експлоатацията на строежа и/или услугите. С това споразумение ще се определят условията, отговорностите и санкциите, което би допринесло за стабилността на проекта и е допълнителна положителна предпоставка за изпълнението на задълженията на концесионера по договора за концесията.

С този документ ще се уредят съществените въпроси относно начина на финансиране и предоставяне на обезпечения. При всички случаи концесионерът няма право да ползва за обезпечение обекта на концесията, публична държавна собственост.

В случаите, когато не е приложимо сключването на пряко споразумение поради схема за осигуряване на финансиране, при която такова не се предвижда, въпросите относно начина на финансиране и предоставянето на обезпечения се уреждат в договора за концесия, респективно такива клаузи са предвидени в проекта на концесионен договор.

2.6. Предвижда се участниците в процедурата да представят гаранция за участие в размер на 1 000 000 (един милион) лева.

3. УСЛОВИЯ ЗА ВЛИЗАНЕ В СИЛА НА ДОГОВОРА ЗА КОНЦЕСИЯ, ОТЛАГАТЕЛНИ ИЛИ ПРЕКРАТИТЕЛНИ УСЛОВИЯ

В проекта на концесионен договор е предвидено, че същият влиза в сила на датата на неговото подписване.

Тъй като предвидените условия на концесията са сложни и за част от тях е необходимо технологично време, в което компетентни органи да се произнесат, за да може концесионерът да упражнява правата си и да изпълнява задълженията си, е предвиден период от време, наречен преходен период. В преходния период трябва да бъдат предприети действията и получени изискуемите разрешения, лицензи, сертификати, издадени от компетентните органи, отнасящи се до функционирането, управлението и експлоатацията на летището, включително лиценз за летищен оператор и за оператор по наземно обслужване минимум за дейностите по чл. 48д, ал. 3, т. 2-7 от ЗГВ. Следващата група въпроси, които трябва да се уредят в този период, са свързани с финансиране (изцяло или частично) на дейностите по концесията. От допълнително време се нуждае концесионерът и за получаване на други актове и уреждане на правоотношения, които са задължителни или от значение за неговите дейности и за обекта на концесията.

След изтичане на преходния период е началната дата на концесията, на която предварителните условия са изпълнени и концесионерът може да започне ефективно изпълнение на концесията, включително да поеме управлението и експлоатацията на летището.

Най-общо предварителните условия са две групи:

Първата група включва предварителни условия, които се отнасят до концесионера и той дължи изпълнението им, това разбираемо е по-голямата група условия. Сред тях са такива съществени условия, като:

1. учредяването и регистрирането на проектно дружество, когато е приложимо;
2. подписване и влизане в сила на прякото споразумение между концедента, концесионера и финансиращите институции, когато това е приложимо и/или осигуряване ангажимента на третото лице/лица, когато е приложимо;
3. получаване на необходимите разрешения и съгласия, които концесионерът трябва да притежава, включително, но не само: лиценз за летищен оператор; лиценз за дейностите по наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3, т. 2-7 от ЗГВ; удостоверение за експлоатационна годност на летището с вписан концесионерът; удостоверение за експлоатационна годност на светотехническата система за кацане с вписан

концесионерът; удостоверения за експлоатационна годност на системите и съоръженията за наземно обслужване;

4. получаване от концесионера на безусловно разрешение за концентрация, издадено от Комисия за защита на конкуренцията по глава пета „Контрол върху концентрациите между предприятия“ с чл. 22 и сл. от 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);

5. сключването на договори с ползватели на летищни услуги, с персонала при условията на чл. 123а от Кодекса на труда и др.;

6. извършване на еднократното концесионно възнаграждение в размер на 150 000 лв. без ДДС.

За втората група условия изпълнението е в тежест на концедента, сред тях може да бъдат посочени:

1. в случай на необходимост, предприемането на действия и получаването на одобрение от страна на Европейската комисия във връзка с евентуална държавна помощ съгласно чл. 107–109 от Договора за функционирането на Европейския съюз и Закона за държавните помощи;

2. да установи изпълнението на предварителните условия и да предаде на концесионера обекта на концесията и концесионните активи, и др.

4. ОТНОШЕНИЯ С ПОТРЕБИТЕЛИТЕ, ОТГОВОРНОСТ КЪМ ДРУГИ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО И/ИЛИ УСЛУГИТЕ

Сред основните условия на концесията е задължението на концесионера да поддържа в експлоатационна годност за целия срок на концесията обекта на концесия. Същевременно цел на концесията е не само да се поддържа концесионния обект, но и да се осигури неговото развитие, от една страна чрез инвестиране на средства и изпълнение на инвестиционната програма в модернизирани и развитие на летищната инфраструктура, а от друга – чрез професионално управление, предоставяне на летищните услуги и изпълнение на други дейности с по-високо качество, респективно повишаване на интереса и доверието на потребителите на тези услуги.

Очакванията за авиокомпаниите и пътниците са инвестициите, които концесионерът ще реализира в летищна инфраструктура, оборудване и подобряване на технологията и безопасността на работа да доведе до повишаване броя на ползвателите на летищните услуги при намаляване на времето за обработка, повишаване на ефективността и степента на сигурност на пътниците и товарите. Спестеното време, по-ефективното обслужване и по-голямата сигурност са ползи за авиокомпаниите и пътниците, както и ще имат пряко отношение към ефективността на концесията, а и изражение в размера на приходите, включително от летищни такси.

За възстановяване на направените инвестиции и разходи концесионерът ще събира в своя полза всички летищни такси, както и приходите 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.

Реализирането на отговорността към други лица при изпълнение на строителството и/или услугите се урежда на две нива – от приложимото законодателство

(закони и подзаконовни нормативни актове в съответната сфера), както и на договорно ниво чрез сключването на договори с потребители на услугите като авиокомпаниите и др.

В процеса на проектиране и строителство водещо значение имат изискванията на Закона за устройството на територията и подзаконовите актове по неговото прилагане, уреждащи основни моменти във взаимоотношенията между участниците в строителния процес (инвеститор, проектант, строител, строителен надзор) с определянето на задължения и условия за съответните дейности, така и други общи и специални закони – екологичното законодателство, специалния ЗГВ, законодателството за здравословни и безопасни условия на труд и мн. др. На следващо ниво тези взаимоотношения се детайлизират с договори, когато това е приложимо, както и с административни актове, когато е предвидено с нормативен акт. Респективно при неизпълнение на задължения виновното лице/неизправна страна е заплашено да понесе административна, съответно договорна отговорност.

При предоставянето на услуги тези, свързани с управлението и експлоатацията на гражданското летище за обществено ползване също са подробно нормативно регулирани, в допълнение към това са приложими административни режими с издаването на лицензи, сертификати и други документи, удостоверяващи спазването на съответните изисквания. Важно обстоятелство е, че тези документи подлежат на периодични проверки, за което се извършват проверки, както и се осъществяват други форми на контрол. Всичко това е свързано с постигане и поддържане на изискуемото ниво на качество, безопасност, ресурсна осигуреност и др. изисквания, от които зависи качеството на предоставяните услуги на потребителите – авиационни превозвачи, пътници, товародатели и др. ползватели на услугите.

При предоставянето на други услуги също са приложими нормативни и административни режими, напр. за обектите за безмитна търговия, за обмен на валута, за обектите за обществено хранене, които съответното лице (концесионерът или трето лице, на което са предоставени за ползване) трябва да отговаря, една от целите на което е защита на интересите на потребителите на услуги. Съответно при неспазване на изискванията съответното разрешение, регистрация, удостоверение се отнема и правото за предоставяне на услугите или извършване на дейността се прекратява.

5. ПРИДОБИВАНЕ И ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА СОБСТВЕНОСТ ИЛИ ВРЪЩАНЕ НА ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯТА

5.1. Публична държавна собственост

По отношение на собствеността на обекта на концесия същият е със статут на публична държавна собственост, което предопределя ограниченията и възможностите за неговото ползване и разпореждане.

Извън разпоредбите на Закона за държавната собственост, ЗГВ и др. нормативни актове условие на концесията е непроменяне на собствеността и статута на обекта на концесията, което се отнася и до двете страни по концесионния договор.

Отново последица от статута на публична държавна собственост е обстоятелството, че всички приращения и подобрения върху обекта на концесия възникват в собственост на концедента от момента на тяхното създаване. Така подобренията в резултат от инвестициите на концесионера, включително създаването на нови сгради, съоръжения и други активи ще възникват като собственост на концедента, а концесионерът само ще има право да ги експлоатира с цел възстановяване на вложените

средства. Единствените недвижими активи, които са частна държавна собственост са сгради, които няма да бъдат обект на разпоредителни сделки, а е възможно да бъдат премахнати от концесионера като негодни, в резултат на което ще бъде освободен терен – част от концесионната територия, който да бъде ползван за други цели и за развитие на концесионния обект.

5.2. Предаване и връщане на обекта на концесия

В концесионния договор се уреждат отношенията между концедент и концесионер, свързани с условията, реда и сроковете за предаването на обекта на концесия.

Същият ще бъде предаден от концедента на концесионера на началната дата на концесията, което ще бъде формализирано чрез двустранен приемо-предавателен протокол, подписан от представители на двете страни (при необходимост със съдействието на досегашния летищен оператор „Летище Пловдив“ ЕАД). Условията, при които се предава обектът на концесията, са същият да бъде в състоянието, в което се намира, с действашо удостоверение за експлоатационна годност и други удостоверения, сертификати и документи за действашо гражданско летище за обществено ползване. Предават се и концесионната територия и определените от концедента принадлежности към обекта на концесията.

Обратното предаване (връщане) на обекта на концесия от концесионера на концедента се извършва след изтичане на срока на концесията, включително неговите удължавания, ако има такива, или при предсрочното ѝ прекратяване. В концесионния договор се определят изискванията относно състоянието, в което обектът на концесията се предава на концедента, като същият трябва да бъде най-малко в експлоатационна годност, достатъчна за извършване на услугите и дейностите съобразно неговото предназначение. Обектът се предава в неговата цялост, заедно с приращенията, ако има такива, и извършените подобрения. Предава се и концесионната територия и принадлежностите към обекта на концесията.

При прекратяването на концесионния договор срокът за предаване и/или приемане на обекта на концесията е 30 дни от датата на прекратяването, независимо от основанието за това.

От страна на концедента, за предаването и приемането на обекта на концесията се назначава нарочна комисия и се съставя протокол, който се подписва от членовете на комисията и от упълномощен представител на концесионера.

Законът забранява на концесионера да упражнява задържане върху обекта, независимо от основанието, на което е прекратен договорът за концесия. Когато концесионерът откаже да предаде обекта на концесията или ако към датата на прекратяване на концесионния договор концесионерът е прекратен без правоприменик, или е налице друга невъзможност за предаване на обекта, назначената от концедента комисия съставя констативен протокол за приемане на обекта, с който се констатира състоянието на обекта и се удостоверява отказът или невъзможността за предаване.

6. УСЛОВИЯ И РЕД ЗА РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ МЕЖДУ СТРАНИТЕ

Споровете между страните се уреждат чрез преговори, а когато това е невъзможно те се отнасят за решаване от съда по реда на Гражданския процесуален кодекс, освен когато в концесионния договор е предвидена арбитражна клауза. В случая

се предлага приложимият ред за решаване на спорове да бъде общият исков ред.

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

Неприложимо, освен по инициатива на концесионера, ако той за своя сметка и по своя инициатива изготви, подаде и бъде одобрен проект.