

МОТИВИ

С проекта на постановление се предлага актуализиране на размерите на таксите за ползване на летище София и на таксите за аеронавигационно обслужване.

На първо място се предвижда допълване на чл. 1, ал. 2 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България (по-долу за краткост – „Наредбата за летищните такси“) с оглед въвеждането на ново Приложение № 1г. Приложението включва размера на летищните такси, както и програма за стимулиращи отстъпки за ползване на летище София, както са определени в Решение № 3-644 от 30 октомври 2018 г. на изпълнителния директор на „Летище София“ ЕАД, като по този начин се изпълнява изискването на чл. 122, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

При преценката дали предлаганите стимулиращи отстъпки за авиокомпаниите представляват държавна помощ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и на т. 5 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в чл. 107, пар. 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (2016/С 262/01), е съобразен критерият, съдържащ се в т. 5.1 от известието, а именно: „държавна мярка попада в обхвата на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС, ако поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки. Следователно не всички мерки, които поставят в по-благоприятно положение икономическите оператори, съответстват на понятието за помощ, а само онези, които предоставят предимство по избиращия начин на определени предприятия или категории от предприятия или на някои икономически сектори“. В т. 5.2.2 от известието се посочва кога е налице избиращост вследствие на административна практика по собствена преценка: „избиращи са общите мерки, които се прилагат *prima facie* за всички предприятия, но са ограничени поради правомощията на публичната администрация да взема решения по собствена преценка“. Избиращост е налице когато „публичните администрации разполагат с правомощието да прилагат дадена мярка по собствена преценка, по-специално когато критериите за предоставяне на помощта са формулирани по много общ или неясен начин, което неизбежно оставя свобода за преценка при оценяването“. Програмата за стимулиращи отстъпки, включена в проекта на постановление, не попада в приложното поле на понятието за държавна помощ, тъй като в нея се предвиждат стимулиращи отстъпки за авиационните оператори, определени по обективни критерии, например – брой заминали пътници за период от 12 последователни месеца и други. Стимулиращите отстъпки са част от решението на летищния оператор по чл. 122к от ЗГВ, с което се определя размерът на летищните такси за ползване на летище София. Това решение представлява индивидуален административен акт, съгласно чл. 122к, ал. 2 от ЗГВ и подлежи на самостоятелен административен и съдебен контрол, както е предвидено в глава X „В“ от ЗГВ, по отношение своята законосъобразност и целесъобразност. Като част от този административен акт, отстъпките следва да намерят своето място в Наредбата за летищните такси, поради действието на делегиращата норма на чл. 122, ал. 2 от ЗГВ. При преценката дали тези отстъпки представляват или не държавна помощ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС следва да се има предвид, че те не са самостоятелен акт или разпоредба, а част от индивидуалния административен акт, определящ размера на летищните такси, и преценката следва да

се прави с оглед приложението на целия акт. В този акт, и по-специално в частта му за стимулиращи отстъпки, не се съдържа селективност по отношение отделни превозвачи, нито *de jure*, нито *de facto*, която да се презюмира, тъй като тези отстъпки са достъпни за всички превозвачи, при наличие на изпълнение на посочените в програмата обективни критерии. Прилагането на стимулиращите отстъпки не е свързано с решение по собствена преценка на административния орган (летищния оператор), дали да го извършва или не. Отстъпките се прилагат при наличие на критериите, посочени в индивидуалния административен акт, по силата на именно този акт, а не по субективни правомощия на орган на публичната администрация. Публикуването им в наредбата ги прави част от съдържанието на нормативен акт, приложим за неограничен кръг правни субекти. Отстъпките от летищни такси не попадат в приложното поле на чл. 107 от ДФЕС, поради невъзможност от проява на селективност по смисъла на т. 5 от известието на Комисията. Нещо повече, те имат за цел привличане на авиокомпании да развиват нови маршрути, които да направят летище София конкурентно на останалите летища в региона. Техният маркетингов характер обуславя интереса на летищния оператор да ги прилага по отношение на повече превозвачи и по отношение на повече нови и запазване на стари маршрути с оглед повишаването на конкурентоспособността на летището. Стимулиращите отстъпки са установена практика и се прилагат на почти всички летища в ЕС, като например летищата в Амстердам, Атина, Брюксел, Будапеща, Виена, Дъблин, Мюнхен, Прага, Хамбург и редица други.

На второ място се предвижда актуализиране на таксите за аеронавигационно обслужване предвид изискването в чл. 22, ал. 1 от Наредбата за летищните такси за тяхното ежегодно определяне.

Част от предложенията в тази връзка са за промяна на осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на страната, както и на дължимата лихва за просрочие по чл. 7, ал. 2 от наредбата. Така, в чл. 18, ал. 3 от наредбата стойността на осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване се променя от 26,72 евро на 31,42 евро, а в чл. 7, ал. 2 лихвеният процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване се променя от 9,74 % на 9,68 %. Мотивите за това са следните:

Съгласно Многостранното споразумение за пътните такси от 12 февруари 1981 г. (обн. ДВ, бр. 77 от 1999 г.) и чл. 22, ал. 1 от Наредбата за летищните такси, ежегодно се определят размерите на 1) осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на страната, и 2) лихвения процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване. Таксовите единици на всички страни – членки на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол), се определят в съответствие с документите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), Принципите за установяване на разходната база за пътни такси и за изчисляване на таксовите единици на Евроконтрол, и Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване (Регламент за изпълнение № 391/2013). В изпълнение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции (Регламент за изпълнение № 390/2013) е изготвен и представен общ проект на План за

ефективност на Функционалния блок във въздушното пространство „Дунав“ (ПЕ). Проектът на ПЕ се оценява от независимия Орган за преглед на ефективността (ОПЕ) относно приноса му към изпълнението на целите на Европейската комисия по отношение на целите на системно ниво в четири ключови области на дейността през втория референтен период 2015-2019 г. Неразделна част от него са и разходите за предоставяното аеронавигационно обслужване, свързани със зоната на таксуване на Република България. На 02.03.2015 г. и 15.04.2016 г. са издадени решения на Европейската комисия, с които е обявено, че ПЕ за втория референтен период в частта му за Република България е в съответствие с целите за ефективност на общоевропейско равнище в ключовите области „Безопасност“, „Околна среда“, „Разходна ефективност“ и „Капацитет“. Същевременно, в процеса на одобрение на плана, настъпиха съществени промени в заложените в него допускания, поради наличието на предпоставки за трайно запазване на ситуацията в обслужваното въздушното пространство на Украйна и неизползването му от авиокомпаниите, както и изменения на оперативните допускания и увеличаване на комплексността на операциите във въздушното пространство в резултат на въвеждането в експлоатация на новото летище в Истанбул. С оглед на това, е представено искане за ревизиране на ПЕ, като преговорният процес, продължил близо две години, към момента е завършен успешно. За целите на преговорния процес по ревизия на ПЕ са проведени редица двустранни консултации с потребителите на аеронавигационно обслужване, Европейската комисия и ОПЕ. На 31.03.2017 г. Европейската комисия обяви, че решението за ревизиране на плана е взето с консенсус от Комитета за единно европейско небе. Последното бе публикувано под № 1985/31.10.2017 г. С решение № 2376/15.12.2017 г. е постановено, че преразгледаните цели на Република България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ключовата за ефективността област „Ефективност на разходите“, отнасящи се за втория референтен период. В централата на Евроконтрол са проведени изискваните ежегодни многостранни консултации през м. юни и ноември 2018 г. с ползвателите на въздушното пространство относно размера на таксата за прелитане на Република България за 2019 г. и предоставянето на аеронавигационно обслужване през втория референтен период. Таксовата единица се определя въз основа на прогнозните данни за годишната разходна база, броя на обслужените единици, генерирани в обслужваното въздушно пространство на Република България, и разходите на Евроконтрол по обслужване на системата за събиране на аеронавигационните такси при прелитане. В разходната база „прелитане“ са включени разходите за издръжка на националния надзорен орган съгласно чл. 16в. от ЗГВ. Същата е изготвена на основание Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване). В нея, във връзка с чл. 141а от ЗГВ, са включени и разходите за изпълнение на дейностите съгласно Националния план за търсене и спасяване при авиационни произшествия. В резултат на всички консултации, както и с оглед на цитираните по-горе две решения на Европейската комисия, е съгласувана и приета базовата таксова единица „прелитане“ на Република България в размер на 31, 42 евро. В този размер на националната таксова единица е включен и компонент, отразяващ разходите на Бюрото за събиране на таксите за аеронавигационно обслужване към Евроконтрол, в размер на 0, 14 евро. Съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 391/2013 националната разходна база се определя в

национална валута, но с оглед на издаването на общи фактури за таксуване на аеронавигационното обслужване, таксовете единици „прелитане“ на всички страни-членки на Евроконтрол се преизчисляват в евро. За целта, националната разходна база се преизчислява в евро, като съгласно Принципите за установяване на разходната база за пътни такси и за изчисляване на таксовете единици на Евроконтрол и Условието за прилагане на системата за пътни такси и условията на плащане на Евроконтрол се използва осредненият месечен кръстосан курс „купува“ на еврото към българския лев на Ройтерс, при затваряне за месец септември на текущата година (в случая за м. септември 2018 г. – 1.95550 лв. за 1 евро). Базовата таксова единица за 2019 г. на Република България, определена от Разширения комитет на Евроконтрол, е обект на ежемесечно коригиране съгласно разпоредбите на чл. 7 от Условието за прилагане на системата за пътни такси и условията за плащане. Предвид режима на валутен борд, установен със Закона за Българската народна банка, колебанието в таксовата единица „прелитане“ в някои месеци се очаква да бъде не повече от 2-3 евроцента спрямо базовата ѝ стойност. Страните-членки на Евроконтрол решиха, също така, за 2019 г. лихвеният процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане да бъде в размер на 9,68 % на годишна база.

Другото предложение в частта от наредбата относно таксите за аеронавигационно обслужване е за промяна на таксовата единица в зоните и районите на летищата на Зона 1 – летище София (LBSF), която подлежи на регулация в съответствие с изискванията на Регламент № 390/2013. В чл. 19, ал. 3 от Наредбата за летищните такси стойността на осреднената таксова единица за обслужване в зоните и районите на летищата за летище София (LBSF) се променя от 324, 36 лева на 264.16 лева. Мотивите за това са следните:

Правилата за определяне на дължимите таксите в зоните и районите на летищата за предоставено и ползвано аеронавигационно обслужване са установени в чл. 12 на Регламент (ЕС) № 390/2013 г. Най-общо, таксовата единица се определя като се разделят таксуваемите разходи съгласно Плана за ефективност на прогнозата за обслужените единици. В разходната база са включени и разходите за издръжка на националния надзорен орган съгласно чл. 16в. от ЗГВ. Същата е изготвена на основание Регламент № 550/2004. Регламенти (ЕС) №№ 390/2013 г. и 391/2013 г. предвиждат изключения от обхвата на прилагането си при определянето на таксите за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата за летища, които имат по-малко от 70,000 движения по прибори, но остават задължителни за прилагане за най-голямото летище. В Република България към момента няма летища, които да генерират повече от 70,000 движения по прибори годишно. Тъй като летище София е най-голямото в страната, то попада обхвата на регулаторния механизъм на тези два регламента. В този смисъл, съобразно действащия План за ефективност за втория референтен период се предвижда промяна на таксовата единица в зоните и районите на летищата само по отношение на летище София (LBSF), която за 2019 г. се определя на 264, 16 лева (135, 06 евро).