

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪБЩЕНИЯТА
ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“
Регистрационен номер и дата
51-00-294/14.11.2017

ДО  
Г-Н СТАНИМИР ЛЕШЕВ  
ГЛАВЕН ДИРЕКТОР НА ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ  
"ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА  
АДМИНИСТРАЦИЯ" ПРИ  
МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И  
СЪБЩЕНИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
ул. "Дякон Игнатий" № 9, гр. София 1000

## Ж А Л Б А

ОТ УИЗ ЕЪР УНГАРИЯ Кфт. (WIZZ AIR HUNGARY Кфт.), учредено по законите на Унгария, със седалище 1103 Будапеща (Budapest), Kőér street 2/a Building B Floors II-V, представлявано от Свилен Серафимов, (e-mail: [Svilen.Serafimov@wizzair.com](mailto:Svilen.Serafimov@wizzair.com))

за контакт и УИЗ ЕЪР УНГАРИЯ Кфт. - клон България, ЕИК 200830927, със седалище и адрес на управление, гр. София 1540, район Искър, зона Летище София, сграда ИВТ, тел: +359 888043045

ПРОТИВ Решение за определяне размера на летищните такси на Летище София № 3-599/30.10.2017 г. на изпълнителния директор на „Летище София“ ЕАД за периода от 01.01. – 31.12.2018 г.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ: чл.122к, ал.2 от Закона за гражданското въздухоплаване

### *УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЛАВЕН ДИРЕКТОР,*

Авиокомпания УИЗ ЕЪР УНГАРИЯ Кфт. (по-нататък „УИЗ ЕЪР“) в качеството си на ползвател на Летище София, обжалва пред Вас, в законоустановения срок и молим да отмените или евентуално измените, като незаконосъобразно и нецелесъобразно Решение № 3-599/30.10.2017 г. на изпълнителния директор на „Летище София“ ЕАД за определяне размера на летищните такси на Летище София за периода от 01.01. – 31.12.2018 г., и по-специално да отмените или измените Раздел I, точка 3.1. от Решение № 3-559/30.10.2017 г.

Мотивите ни за исканата отмяна са следните:

Обжалваното Решение № 3-559/30.10.2017 г. (по-нататък „Решението“) е нецелесъобразно и незаконосъобразно. Запазване и през 2018 г. на уеднаквен размер на

летищните такси, по-конкретно на такса пътници на Терминал 1 и Терминал 2<sup>1</sup> с обжалваното Решение, влиза в противоречие с основните принципи на **обвързаност на разходите, прозрачност и недискриминация** при определяне на летищните такси – принципи, предвидени в Директива 2009/12/ЕО на Европейския Парламент и Съвета относно летищните такси, която съответно е имплементирана в българското законодателство през 2011 г. чрез изменения и допълнения в Закона за гражданското въздухоплаване.

Още през 2004 г. Съветът на Международната организация за гражданско въздухоплаване (Съветът на ИКАО) приема политики относно събирането на летищни такси, които включваха, *inter alia*, принципите на обвързаност с разходите, недискриминация и независим механизъм за икономическото регламентиране на летищата.

- ✓ До 2016 г. включително, Летище София прилага такса пътници в различен размер на Терминал 1 (стария) и Терминал 2 (новия), като най-прилаганата такса пътници – за възрастни – на Терминал 1 е в размер на 5.50 евро, а на Терминал 2 – 11.50 евро.
- ✓ За първи път, в обявлението за консултации 2016 г. с ползвателите на летището, Летище София обяви че от 2017 г. въвежда еднакъв размер на такса за заминаващ пътник, без диференциация по терминали и дестинация на полета – т.е. за **заминаващ пътник по международни и вътрешни линии (Терминал 1 и Терминал 2)** – възрастен 5.50 евро; дете (2-12 г.): 2.75 евро.

При консултациите през 2016 г. и дискусиите през 2017 г. като аргумент за това изравняване на такса пътници на двата терминала накратко бе посочено по-ефективно използване на летищната инфраструктура в условията на растящо пазарно търсене. Настаняването на част от полетната програма – от Терминал 1 на Терминал 2 – щяло да доведе до балансирана натовареност на терминалите и съпътстващите съоръжения, съобразено с тяхната пропускателна способност. Практически, единственото обяснение за изравняването на такса пътници през 2017 г. е балансирано разпределение на пътниците на двата терминала, без да се отчитат техните особености, инфраструктура, качество на услуги, разходи за поддръжка и т.н.

- ✓ Следва да отбележим, че съществуващата до края на 2016 г. диференциация на такса пътници съобразно терминала, беше аргументирана в консултациите през 2015 г. като разлика, базирана на разлика в разходите (*cost-justification*).

Друго обяснение от 2015 г. за по-високите такси на Терминал 2 е по-големите площи на Терминал 2, броя на пътници и че начинът на поддръжка са различни. Съответно че са налице задължения по заеми, по-висока стойност на активите и съответно по-високи разходи за амортизация. Различният размер на таксите за заминаващ пътник се обосновава с комфорта и по-високото качество на услугите на Терминал 2.

Съгласно Директива 2009/12/ЕО летищните такси следва да бъдат **недискриминационни**<sup>2</sup>, а управляващите органи следва да имат възможност да прилагат летищни такси, съответстващи на инфраструктурата и/или на нивото на предоставяне на услуги, тъй като въздушните превозвачи имат законен интерес да

<sup>1</sup> Въведен през 2017 г. и също предмет на обжалване, вкл. и по съдебен ред.

<sup>2</sup> (Член 3 от Директива 12/2009): Държавите-членки гарантират, че летищните такси не дискриминират ползвателите на летището в съответствие с общностното право. Това не е пречка за модулирането на летищните такси по въпроси от общ и обществен интерес, включително и екологични въпроси. Такава модуляция се извършва въз основа на **валидни, обективни и прозрачни** критерии.

изискват от управляващите летищата органи услуги, отговарящи на съотношението цена/качество.

В допълнение, съгласно член 10.1. от Директива 2009/12/ЕО “Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да позволят на управляващия летището орган да предлага различно качество и набор от съответни летищни услуги, терминали или части от терминали с оглед предоставянето на персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали. *Нивото на летищните такси може да се диференцира в зависимост от качеството и обхвата на тези услуги и тяхната себестойност или всякакви други обективни и прозрачни фактори. ....*“

На база гореизложеното, считаме че целесъобразното и законосъобразно определяне на летищните такси за Терминал 1 и 2 следва да отчитат предимствата, които дава Терминал 2 и които съответно предоставят **конкурентно предимство на тези въздушни превозвачи, които ще ползват Терминал 2 при заплащане на такси, еднакви с тези за Терминал 1.**

На първо място, до Терминал 2 има достъп с метро, сградата е по-нова и просторна, оборудването е по-ново и качествено, съответно поддръжката е по-скъпа. На Терминал 2 има помещения за self check-in, както и има възможност за електронен паспортен контрол на пристигане, т.е. безспорно по-добро обслужване и по-добра инфраструктура.

Като обобщение, считаме че по-високото качество на обслужване на Терминал 2 следва да е отразено в летищните такси, или както се посочва в Директива 2009/12 органите да прилагат летищни такси, съответстващи на инфраструктурата и/или на нивото на предоставяне на услуги, а въздушните превозвачи - да изискват от управляващите летищата органи услуги, отговарящи на съотношението цена/качество. Това не е извършено при определянето на таксите за 2017 г., като от мотивите за определянето им личи че се цели балансирано разпределение на пътниците между двата терминала.

Очевидно идеята е през 2018 г. изравняването на такса пътници да се запази. Макар да се позовава на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване („**Наредбата**“) и на приложената към нея като Приложение № 1 - Методика за определяне на летищните такси, които се събират от летищния оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България (Летище - София) („**Методиката**“), обжалваното Решение не отчита / нарушава някои основни изисквания на тази методика, например:

- Операторът на летището и инфраструктурата трябва да събира такси за услугите, които предоставя на своите ползватели като **всеки ползвател трябва да покрие разходите на услугата**, която използва. *Очевидно, това не е налице по отношение на такса пътници. След като таксата е еднаква на двата терминала, то ако тази такса покрива разходите за услугата на T1, това няма как да е така за таксата на T2, където разходите са по-големи, най-малкото заради площите. Ако обратното е вярно, т.е. таксата покрива разходите на T2 то очевидно тя надхвърля разходите за същата услуга на T1.*
- При определяне размера на летищните такси летищният оператор се ръководи от следните основни принципи: разходите трябва да бъдат поделени поравно до пълния им реален размер за предоставяне за ползване на летището и неговите основни и спомагателни услуги, включително съответните суми за капиталови разходи и амортизация на активите, както и разходите за поддръжане, експлоатация, управление и администрация;

- Летищният оператор поддържа **детайлна база данни за разходите**, за да осигури прозрачност; тази база данни трябва да служи за целите на определянето на таксите по **справедлив и прозрачен** начин, като ясно разделя авиационната дейност от неавиационната (търговската) дейност;
- Всички ползватели на определена летищна услуга заплащат пропорционална цена за нея;
- Делът на разходите, разпределяни към различните категории ползватели, включително държавните, трябва да се определя въз основа на справедливостта, така че **ползвателите да не бъдат обременени с разходи, които не са правилно разпределени към тях**;
- допустима е диференциация на таксите за диференцирана летищна инфраструктура или услуги; ... т.н.

*Целта на разходната система според Методиката „е да се осигури определяне на тарифна система, която е **прозрачна, самостоятелно регулируема** и която да позволява на летищния оператор да си възстановява пълните реални разходи, а на ползвателите - да плащат обявени, справедливи, недискриминационни и конкурентни такси за летищни услуги. Таксите за летищните услуги не са ориентирани към печалба, но те трябва да осигуряват самофинансиране на дейността.“*

С оглед на горното, следва да подчертаем че начина на предоставяне на информация относно разходи и приходи, относими към летищните такси (приложение № 3 в документите за консултациите), изобщо не могат да се определят като детайлна база за разходите, защото съдържат само общи суми. Така например, не ни е известно планираната инвестиция от 3 000 000 евро за багажни ленти на Терминал 1 да е направена през 2017 г. (до момента). Като цяло информацията за разходите, предоставена за консултациите не пояснява инвестициите и е доста обща.

Възразяваме категорично на продължаващата практика на изравняване на такса пътници на Терминал 1 и Терминал 2, и молим да отмените изцяло като незаконосъобразна – поради противоречие със Закона за гражданското въздухоплаване (имплементирал Директива 12/2009), Наредбата и Методиката, и нецелесъобразна такса пътници - Раздел I, точка 3.1. от обжалваното Решение, тъй като нейното определяне е несъобразено с качеството на предоставяните услуги, изравнява финансовата тежест за операторите, ползващи Терминал 1 и 2, и по-този начин предоставя нецелесъобразно и незаконосъобразно конкурентно предимство на оператори на Терминал 2, в сравнение с тези на Терминал 1.

Молим, да задължите „Летище София“ ЕАД да предостави цялата преписка по издаването на обжалваното Решение № 3-559/30.10.2017 г. изпълнителния директор на „Летище София“ ЕАД за определяне размера на летищните такси на Летище София периода от 01.01. – 31.12.2018 г.

Приложения:

1. Препис от обжалваното Решение.
2. Пълномощно – издава се в чужбина и ще го предоставим допълнително.

София, 13 ноември 2017 г.

С уважение:

  
п.п. Свилен Серафимов