

| |
|---|
| МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА |
| ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ |
| Регистрационен номер и дата |
| 51-00-278/13.11.2020 |

ДО
ГЛАВНИЯ ДИРЕКТОР НА ГЛАВНА
ДИРЕКЦИЯ "ГРАЖДАНСКА
ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА
АДМИНИСТРАЦИЯ" ПРИ
МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ
ул. „Дякон Игнатий“ № 9, гр. София 1000

ЖАЛБА

ОТ
УИЗ ЕЪР УНГАРИЯ (WIZZ AIR HUNGARY
LTD.), дружество, учредено по законите на
Унгария, със седалище и адрес на управление:
[Redacted] (Будапеща),
B Floors II-V

Чрез пълномощника – адвокат Траян Таргов,
член на Софийската адвокатска колегия, адрес за
контакт: Адвокатско дружество „Боянов и Ко.“,
[Redacted]

Срещу

Решение за определяне размера на летищните
такси на Летище София № 3-677/30.10.2020 г.
на изпълнителния директор на „Летище
София“ ЕАД за периода от 01.01. – 31.12.2021
г.

Правно основание:

Член 122к, ал. 2 от Закона за гражданското
въздухоплаване („ЗГВ“)

УВАЖАЕМИ ГЛАВЕН ДИРЕКТОР,

Действително чл. 122ж, ал. 2 ЗГВ допуска **съкращаване на срока** по чл. 122ж, ал. 1 ЗГВ, но видно от чл. 122ж, ал. 2 ЗГВ, тълкуван във връзка със следващата ал. 3 на чл. 122ж, това може да стане *еднствено* при наличието на **три кумулативни условия**: (i) наличие на **извънредни обстоятелства**, които да са в пряка **причинно-следствена връзка** със съкращаването на срока; (ii) представяне от страна на Летищния оператор на ползвателите на летището на подробна **обосновка** относно тези извънредни обстоятелства и тяхната връзка със съкращаването на срока; (iii) представянето на тази обосновка **в началото на консултационния процес** (арг. от чл. 122ж, ал. 3 ЗГВ, чиято разпоредба логически следва разпоредбата на чл. 122ж, ал. 2 ЗГВ) - т.е. първо следва да се представи обосновката на извънредните обстоятелства по чл. 122ж, ал. 2 ЗГВ, а след това да се провеждат консултациите по чл. 122ж, ал. 3 ЗГВ, за да могат ползвателите да вземат отношение и по този въпрос.

В случая Летищният оператор е обявил **началото на консултациите** и съответно е направил предложение за изменения по летищните такси не на 31.08.2020 г., както изисква законът, а на **16.10.2020 г., т.е. две седмици преди да приеме окончателното си решение**, с Писмо изх. № 100-16492/16.10.2020 г. на Летищния оператор (наричано „Обявлението за начало на консултациите“) с приложени към него (i) График за провеждане на консултациите по размера на летищните такси на Летище София - Приложение 1; (ii) Тенденции и прогноза за самолетния и пътнически трафик - Приложение 2; (iii) Разходи и приходи, относими към летищни такси (без ННО) - Приложение 3; Структура на разходите и приходите, относими към летищни такси - Приложение 3А; Приходи от летищни такси (с издръжка за ННО) - Приложение 3Б; По-големи инвестиции за капиталови разходи и текущи ремонти, които оказват влияние върху размера на летищните такси за 2021 година - Приложение 3В; (iv) Предложение за размера на летищните такси и отстъпките за стимулиране на трафика - Приложение 4; (v) Програма от стимулиращи отстъпки за развитие на трафика - Приложение 5 (наричани заедно „Консултационната документация“¹).

Никъде в Консултационната документация Летищния оператор не обосновава пред ползвателите на летището наличието на извънредни обстоятелства, които да са станали причина за съкращаването на двумесечния срок на консултациите с три четвърти от неговата обща продължителност (т.е. с повече от месец и половина). Вместо това ползвателите на летището до последно бяха държани в неведение защо консултациите започват не два месеца, а **само две седмици преди обявяване на окончателното решение** за таксите, като това се отрази и на възможността им за участие в процедурата по приемане на Обжалваното решение.

Едва в Обжалваното решение (буква Б) от мотивите му), т.е. след края на краткия консултационен процес, Летищният оператор бланкетно се позовава на прилагането на чл. 122ж, ал. 2 ЗГВ, но без да посочва **конкретни извънредни обстоятелства** и тяхната **причинно-следствена връзка със съкращаването на срока**.

Вместо това в Обжалваното решение Летищният оператор формализира представянето на обосновка, като представя общи и абстрактни обяснения, че имало „извънредни обстоятелства“, които са „породени от пандемията от COVID-19“ (не става ясно **конкретно какви точно обстоятелства се визират**), „в резултат на която много от

¹ Тъй като Консултационната документация е вече скрита от сайта на Летище София, ГВА следва да я изиска служебно от Летищния оператор.

голям брой пътнически превози на територията на Република България (Летище - София) (наричана по-долу „Методиката“), представляваща Приложение № 1 към чл. 1, ал. 3 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България (наричана „Наредбата“). Става въпрос за *разходи за човешки ресурси; амортизация на съществуващи активи; материали и консумативи; оперативни разходи; административно и техническо обслужване; амортизация на новозакупени активи; цена на капитала, които се отнасят за всички видове летищни такси.*

Съгласно Раздел III (Обхват на разходите по видове такси), т. 5 от Методиката (Видове разходи, включени в таксата за сигурност) обаче в таксата за сигурност се включват следните специфични видове разходи:

1. за осигуряване и контрол на пропускателния режим в обществените зони и зоните с ограничен достъп;
2. за патрулиране и наблюдение в обществените зони и зоните с ограничен достъп;
3. за доставка, поддръжка и експлоатация на оборудване за проверка на сигурността на пътническите багажи, превозвани в товарните отделения на въздухоплавателно средство, както и на пътниците и техните ръчни багажи, превозвани в пътническата кабина на въздухоплавателно средство;
4. за доставка, техническа поддръжка и осигуряване на оборудване за проверка на сигурността на стоки, предназначени за летище;
5. за защита, наблюдение и патрулиране на въздухоплавателни средства, паркирани на перона, за защита и наблюдение на регистриран багаж, товари и поща в рамките на общите основни стандарти за летищна сигурност;
6. за съоръжения за видеонаблюдение;
7. за осигуряване и поддръжка на периметрови пътища и периметрова ограда;
8. разходите за персонал, включително за обучение, сертифициране и лицензиране;
9. административните разходи, относими към таксата за сигурност, включително за издръжката на националния надзорен орган по чл. 16д от Закона за гражданското въздухоплаване.

Никъде в консултационния процес Летищният оператор не е представил на ползвателите на летището информация за специфичните разходи, включени в такса „сигурност“, по видове съгласно изискванията на Раздел III, т. 5 от Методиката. Представянето на тази информация е необходимо условие, за да може Летищният оператор да обоснове предлаганото от него увеличение на въпросната такса.

Такава информация по видове разходи по Раздел III, т. 5 от Методиката беше изрично поискана от Унз Еър Унгария в писмо до Летищния оператор от 28.10.2020 г.³, но не е представена и към днешна дата.

³ ГВА следва да изиска това писмо от Летищния оператор заедно с останалата част от преписката, тъй като то по същество съдържа и становище по предложеното изменение на таксите. В случай че

Никъде в закона не се съдържа разпоредба, допускаща Летищният оператор да ограничава обосновката си, когато изменя летищни такси, единствено до основните разходни пера, които се отнасят до всички такси, съгласно Раздел I, т. 1 от Методиката. Следователно, Летищният оператор е длъжен да представи пълна обосновка на разходите, обхващаща и специфичните за съответната такса разходи, предвидени в Раздел III от Методиката.

Горното показва, че Обжалваното решение е прието при нарушение на изискването за представяне на пълна разходна обосновка при увеличение на таксите (арг. от чл. 122ж, ал. 1 вр. с чл. 122з, ал. 1 и чл. 122з, ал. 2, т. 3 ЗГВ вр. с Раздел III, т. 5 от Методиката). Това е довело до **ограничаване правото на защита на Унз Еър Унгария**, поради невъзможност дружеството да провери дали определената от Летищния оператор такса „сигурност“ е калкулирана в съответствие с изискванията на Раздел III, т. 5 от Методиката, респективно в съответствие с изискванията за разходоориентираност. Непредставянето на тази информацията за специфичните разходи **опорочава самия консултационен процес** и представлява самостоятелно основание за отмяна на Обжалваното решение.

Налице е съществено нарушение на административнопроизводствените правила при постановяване на Обжалваното решение, изразяващо се в **непредставяне на информация за специфичните разходи, калкулирани в такса „сигурност“ за 2021 г., по пера съгласно Раздел III, т. 5 от Методиката.**

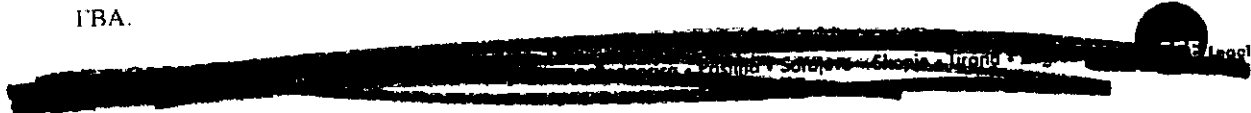
2. Нарушение на материалния закон и несъответствие с целта на закона поради неспазване на изискванията за разходоориентираност и прозрачност

Липсата на конкретна и пълна обосновка по отделните специфични за такса „сигурност“ пера (както посочихме по-горе в т. 1.2) дава основание да заключим, че Летищният оператор **въобще не поддържа детайлна база данни за разходите**, включени в такса „сигурност“, организирана съгласно изискванията на Раздел III, т. 5 от Методиката, което на свой ред обосновава **нарушение на материалния закон** при издаването на Обжалваното решение, изразяващо се в **неспазване на изискванията за разходоориентираност и прозрачност при определяне на летищните такси и в частност на такса „сигурност“.**

Принципът за разходоориентираност най-общо се изразява в това, че размерът на такса „сигурност“ трябва да съответства изцяло на разходите за обслужването им, т.е. всеки ползвател трябва да плати за разходите за услугата, която получава, при спазване на съотношението цена/качество. С оглед на това, в Раздел III от Методиката е определен **обхватът на разходите по видове такси**, като в т. 5 се определят **видовете разходи, включени в таксата за сигурност**. В такса „сигурност“ следва да се включват общо девет вида разходи, отразяващи спецификата на услугите, които тя покрива.

Принципът за разходоориентираност е неразривно свързан с **принципа за прозрачност** при определяне на летищните такси. Според буква В) от преамбюла на Методиката: **„летищният оператор трябва да поддържа детайлна база данни за разходите, за**

Летищният оператор не представи въпросното писмо, Унз Еър Унгария има готовност да го представи на ГВА.



да осигури прозрачност; тази база данни трябва да служи за целите на определянето на таксите по справедлив и прозрачен начин“.

Следователно, необходимо условие за спазване принципа за разходоориентираност е да бъде спазен и принципът за прозрачност: за целта при определянето на такса „сигурност“ за 2021 г. Летищният оператор е трябвало да поддържа детайлна база данни за разходите, включени в таксата за сигурност, *диференцирани по видове* (съгласно раздел III, т. 5 от Методиката).

В рамките на консултациите не е представена детайлна база данни за обхвата на разходите по видове съгласно раздел III, т. 5 от Методиката, включени в такса сигурност, а само обща справка – виж Приложение № 3 към Обявлението за начало на консултациите. Това потвърждава извода ни, че „Летище София“ ЕАД като летищен оператор на Летище София **въобще не поддържа детайлна база данни за разходите, която да служи за определяне на таксите по разходоориентиран начин.**

II. ТАКСА ЗА ПЪТНИЦИ

С Обжалваното решение е извършено увеличение на единичните ставки на таксата за пътници, както следва: (i) **таксата за заминаващ пътник по международни линии е увеличена с 60 % спрямо 2020 г., а именно от 7,27 Евро на 11,66 Евро за възрастни и от 3,64 Евро на 5,83 Евро за деца (2-12 г.); (ii) таксата за заминаващ пътник по вътрешни линии е увеличена с близо 13 % спрямо 2020 г.: от 5,54 Евро на 6,24 Евро за възрастни и от 2,77 Евро на 3,12 Евро за деца. Тази такса не е диференцирана по терминали, а е в еднакъв размер за Терминал 1 и Терминал 2.**

Считаме, че такса „пътници“ за 2021 г. е определена при съществено нарушение на административнопроизводствените правила (виж Раздел II, т. 1 по-долу), както и в нарушение на материалния закон и при несъответствие с целта на закона (виж Раздел II, т. 2 по-долу).

1. Съществено нарушение на административнопроизводствените правила

Съществените нарушения на административнопроизводствените правила, допуснати при определяне на такса „пътници“, по същество са идентични с тези, допуснати при определяне на такса „сигурност“ и подробно обсъдени в Раздел I, т. 1 по-горе. С цел избягване на излишно преповтаряне в тази т. 1 на Раздел II сме открили единствено спецификите, свързани с такса „пътници“, като в останалата част препращаме към аргументите си изложени в т. 1 от Раздел I на тази жалба.

1.1. Незаконосъобразно съкращаване на срока по чл. 122ж, ал. 1 ЗГВ, водещо до ограничаване правото на защита и участие на ползвателите на летището в административното производство по присемане на Обжалваното решение

По този въпрос *препращаме изцяло към аргументите си*, изложени в Раздел I, т. 1.1 от тази жалба.

1.2. Неспазване на изискването за обосновка на предложеното увеличение на такса „пътници“ по чл. 122ж, ал. 1 ЗГВ поради непредставяне на пълна информация за разходните елементи, калкулирани в такса „пътници“ за 2021 г.

В Приложение 3 „Разходи и приходи, относими към летищни такси (без ННО)“ към Обявлението за начало на консултациите Летищният оператор, за да обоснове размера на такса „пътници“, е представил единствено изчисления на основните разходни пера, които се отнасят за всички такси – по Раздел I, т. 1 от Методиката.

Съгласно Раздел III (Обхват на разходите по видове такси), т. 3 от Методиката (Видове разходи, включени в таксата за пътници) обаче в таксата за пътници се включват следните специфични видове разходи:

- 3.1. за пътнически терминали, за прилежащите им площи, общите чакални и другите помещения за обслужване на пътниците, осигурени с необходимите съоръжения, с изключение на площите и помещенията, предвидени за отдаване под наем и за упражняване на търговски дейности;
- 3.2. за оборудване за регистрация на пътниците и багажите;
- 3.3. за съоръжения за придвижване и сортиране на багажите;
- 3.4. за специални съоръжения за безопасност - пожарообезопасителни и пожароизвестителни средства, надзорни съоръжения, сградна автоматика и други;
- 3.5. за комуникационни линии, компютърно оборудване, софтуер и други, с изключение на такива, използвани за наземно обслужване на пътници и багажи;
- 3.6. за технически средства и консумативи за публична информация, включително акустична система, видеоинформация, телефонна информация, интернет информация;
- 3.7. за помощни сгради, мрежи и съоръжения на инженерната инфраструктура (осветление, отопление, вентилация, климатизация, водоснабдяване, канализация) в зоните за общо ползване с изключение на площите и помещенията, предвидени за отдаване под наем и за упражняване на търговски дейности;
- 3.8. за почистване и управление на отпадъците в зоните за общо ползване, с изключение на площите и помещенията, предвидени за предоставяне под наем и за упражняване на търговски дейности;
- 3.9. за осигуряване, поддръжка и експлоатация на пътнически багажни колички;
- 3.10. за благоустройство, озеленяване и украса на публичните зони и предаерогаровия площад;
- 3.11. за поддържане на настилките на предаерогаровия площад, почистване, улично осветление, хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация, снегопочистване, противообледеняване;
- 3.12. за проучване, внедряване и развитие на летищните технологии;
- 3.13. разходите за персонал, ангажиран в поддръжката и експлоатацията на съоръженията и площите по т. 3, включително за обучение, сертифициране и лицензиране;
- 3.14. административните разходи, относими към таксата за пътници, включително за издръжката на националния надзорен орган по чл. 16д от Закона за гражданското въздухоплаване.

Никъде в Консултационната документация и въобще в консултационния процес Летищният оператор не е представил на ползвателите на летището информация за специфичните разходи, включени в такса „пътници“, по видове съгласно изискванията на Раздел III, т. 3 от Методиката. Представянето на тази информация е необходимо условие, за да може Летищният оператор да обоснове предлаганото от него увеличение на въпросната такса.

Такава информация по видове разходи по Раздел III, т. 3 от Методиката беше изрично поискана от Уиз Еър Унгария в писмо до Летищния оператор от 28.10.2020 г.⁴, но не е представена и до момента.

Никъде в закона не се съдържа разпоредба, допускаща Летищният оператор да ограничава обосновката си, когато изменя летищни такси, единствено до основните разходни пера, които се отнасят до венчки такси, съгласно Раздел I, т. 1 от Методиката. Следователно, Летищният оператор е длъжен да представи пълна обосновка на разходите, обхващаща и специфичните за съответната такса разходи, предвидени в Раздел III от Методиката.

Горното показва, че Обжалваното решение е прието при нарушение на изискването за представяне на пълна разходна обосновка при увеличение на таксите (арг. от чл. 122ж, ал. 1 вр. с чл. 122з, ал. 1 и чл. 122з, ал. 2, т. 3 ЗГВ вр. с Раздел III, т. 3 от Методиката). Това е довело до ограничаване правото на защита на Уиз Еър Унгария, поради невъзможност дружеството да провери дали определената от Летищния оператор такса „пътници“ е калкулирана в съответствие с изискванията на Раздел III, т. 3 от Методиката, респективно в съответствие с изискванията за разходоориентираност. Непредставянето на тази информацията за специфичните разходи опорочава самия консултационен процес и представлява самостоятелно основание за отмяна на Обжалваното решение.

Налице е съществено нарушение на административнопроизводствените правила при постановяване на Обжалваното решение, изразяващо се в непредставяне на информация за специфичните разходи, калкулирани в такса „пътници“ за 2021 г., по пера съгласно Раздел III, т. 3 от Методиката.

2. Нарушения на материалния закон и несъответствие с целта на закона във връзка с унифицирането на такса „пътници“ за Терминал 1 и Терминал 2

В рамките на Европейския съюз приложима към определянето на летищните такси е Директива 2009/12/ЕО на Европейския съвет и Парламента от 11 март 2009 година относно летищните такси („Директивата“). Същата е имплементирана в българския ЗГВ и Наредбата. Целта на Директивата е да се установи обща рамка, която да уреди общите принципи за определяне на летищните такси на летищата в Европейския съюз, отворени за търговски трафик, чийто годишен трафик е над 5 милиона превозени пътници, с оглед гарантиране спазването на определени основни принципи в отношенията между управляващите летищата органи и ползвателите на летища, по-специално по отношение на прозрачността на таксите и

⁴ Както беше посочено по-горе, ГВА следва да изиска това писмо от Летищния оператор заедно с останалата част от преписката, тъй като то по същество съдържа и становище по предложеното изменение на таксите. В случай че Летищният оператор не представи въпросното писмо, Уиз Еър Унгария има готовност да го представи на ГВА.

недопускането на дискриминация между ползвателите на летища (арг. от съображение (4) от Преамбюла на Директивата).

Цитираната по-горе Методика за определяне на летищните такси по видове, в т. ч. и такса "пътници", се основава на принципите на разходоориентираност, прозрачност и равнопоставеност на ползвателите на летището.

По силата на чл. 3 от Директивата държавите членки гарантират, че летищните такси не дискриминират ползвателите на летището в съответствие с общественото право. Това не е пречка за модулирането на летищните такси по въпроси от общ и обществен интерес, включително и екологични въпроси. Такава модулация се извършва въз основа на валидни, обективни и прозрачни критерии.

Съгласно чл. 10, ал. 1 от Директивата 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. Без да се засяга член 3, управляващите летищата органи запазват свободата да определят такива диференцирани летищни такси.

Следователно, при посочените предпоставки е допустимо и задължително определяне на различен размер такси на различни терминали, в т. ч. и такса „пътници“. Както се посочи по-горе, разходните елементи, включени в стойността на такса „пътници“, са нормативно определени в раздел III, т. 3.1 до т. 3.14 от Методиката във връзка с чл. 15, ал. 2 от Наредбата. Определянето на такса „пътници“ и изобщо на летищните такси следва да се базира на разписаното в цитираните разпоредби от Методиката и Наредбата.

По арг. от Раздел I, т. 2.1 от Методиката Летищният оператор следва да организира счетоводната си дейност така, че да се съпоставят разходите и приходите както по видове такси, така и по организационни единици. От представената от Летищния оператор информация в хода на консултациите за таксите за 2021 г., както и от информацията, събрана до момента в хода на съдебните производства срещу таксите за 2017 г. и 2018 г., инициирани от Уиз Еър Унгария (виж по-конкретно Решение № 3794 от 5.06.2019 г. на АдмС - София по адм. д. № 3891/2018 г. и Решение № 4842 от 10.09.2020 г. на АдмС - София по адм. д. № 4581/2019 г.⁵) може да се направи извод, че Летищният оператор не води отчетност по всеки един елемент по раздел III, т. 3 от Методиката, както и че не се води счетоводна отчетност коя част от активите се ползват от всеки от терминалите (активите не се завеждат за единия и за другия терминал).

Вярно е, че елементите на разходите за такса „пътници“, описани в раздел III, т. 3 от Методиката, се отнасят и за двата терминала, но точно в тази връзка следва да бъдат оценени различията на терминалите като инфраструктура и възможности, както и разходи, необходими за тяхното поддържане и използване.

⁵ Забележка: към датата тази жалба цитираните решенията на административния съд не са влезли в сила.

Липсата на детайлна база данни за разходите, посочени в т. III от Методиката, необходима за целите на определяне на такса „пътници“, свързана със специфичните дейности на дружеството като Летищен оператор води до невъзможност да се съпоставят услугите (разходите), които се покриват от такса „пътници“ за всеки един от терминалите.

По арг. от раздел I, т. 2.1 от Методиката („да се съпоставят разходите и приходите както по видове такси, така и по организационни единици“), раздел I, т. 2.3 от Методиката („необходимо е да се идентифицират процесите във всяка организационна/структурна единица на летищния оператор, която е свързана с предоставянето на услугите“) във връзка с раздел III, т. 3.1 - 3.14, Летищният оператор е задължен да води разделно по терминални сгради разходите елементи включени в стойността на такса „пътници“.

Липсата на данни за всички разходи по раздел III, т. 3.1 до т. 3.14 от Методиката, както и неводенето на тези разходи разделено по терминални сгради пречатства възможността да се сравнят услугите по всеки един от Терминалите, разрешаването на който въпрос е ключов, за това дали могат да бъдат установени унифицирани такси на Терминал 1 и Терминал 2.

На следващо място по арг. от раздел I, т. 1.2 и раздел III, т. 3.1 от Методиката един от основните елементи на такса „пътници“ са разходите за амортизация на пътническите терминали, отразяващи стойността на износване. Ноторно е, че при Терминал 2 е налице по-висока стойност на активите, съответно разходите за амортизация са значително по-високи в сравнение с тези на Терминал 1, тъй като сградата на Терминал 1 е строена в средата на XX век и е абсолютно амортизирана, докато сградата на Терминал 2 е строена преди 14 години и за нея все още се начисляват амортизации в големи размери. Горното означава, че при формиране такса „пътници“ не се включват разходи за амортизация на сградата на Терминал 1, при което унифицирането на таксите „пътници“ на двата терминала води до това пътниците на Терминал 1 да заплащат за амортизирането на Терминал 2 без изобщо да го ползват. Горното е едно от основанията за диференциация на такса „пътници“ по Терминали.

Безспорно Директивата, ЗГВ и подзаконовите актове въвеждат задължението за установяване на недискриминационни такси, като в тази връзка следва да се прецени дали новоприетите такси за 2021 г., съдържащи еднакъв размер на такса „пътници“ за двата терминала, са дискриминационни по отношение на пътниците, обслужвани от всеки един от терминалите. Ноторно е, че предоставените услуги на двата терминала са с различно качество на обслужването (виж в тази връзка и Решение № 10519 от 5.07.2019 г. на ВАС по адм. д. № 7964/2018 г., VII о.). Разликата в качеството на обслужване и вида на предоставяните услуги за двата терминала неминуемо е свързано и с по-високи разходи за предоставянето на съответното обслужване на пътниците на Терминал 2.

Терминал 2 осигурява повече пространство средно на пътник на час в сравнение Терминал 1, повече физически чек-ин гишета за регистрация, повече паркоместа средно на пътник и то в закрит паркинг, повече ленти за багаж, както и значително повече гишета за наем на автомобили, барове, ресторанти и супермаркети. Същевременно на Терминал 2 има някои удобства, които въобще отсъстват на Терминал 1, като: аптека,

бърз и директен достъп до спирка на метро, терминали за самостоятелна регистрация и терминали за интернет регистрация. Безспорно тези фактори правят качеството на предоставените услуги на Терминал 2 по-високо в сравнение с тези на Терминал 1, което е самостоятелно основание по Директивата за диференциация на такса „пътници“ на всеки от терминалите. Предоставянето на услуги с по-добро качество е свързано и с по-високи разходи за тяхното предоставяне.

В Директивата – в съображения (11) и (15) от Преамбюла, както и в чл. 3 се установява, че таксата може да е различна за различните терминали и управляващите летищата 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 изискват от управляващите летищата органи услуги, отговарящи на съотношението цена/качество. По-ниското качество на обслужване на Терминал 1 е основание и за по-ниска такса „пътници“.

Всички тези доводи и аргументи в подкрепа на тезата, че следва да се въведе диференциран подход при определяне такса „пътници“ на всеки от терминалите, не влизат в противоречие с Раздел III, т. 3.1 и т. 3.7 от Методиката, според които в такса „пътници“ не следва да се включват разходи за площите и помещенията, предвидени за отдаване под наем и за упражняване на търговска дейност⁶. Последните само повишават качеството на обслужване, което е самостоятелно основание за въвеждане диференциран подход при определяне на таксите съгласно чл. 10, ал. 1 от Директивата.

Като Летищният оператор не е съобразил вида и качеството на предоставяните услуги на всеки от Терминалите с размера на такса „пътници“, това е довело до дискриминация по отношение на пътниците и ползвателите на Терминал 1, което представлява съществено нарушение на материалноправните изисквания на закона. Нивото на услугата и качеството на обслужване на всеки от Терминалите следва да се отчете при определяне такса „пътници“. Уеднаквяването на такса „пътници“ на двата терминала, въпреки различното ниво на обслужване и качество на предоставяните услуги е довело до дискриминация. При наличието на посочените в чл. 10, ал. 1 от Директива предпоставки, управляващия летището орган е длъжен да определи диференцирани летищни такси. Като не е сторил това е постановил незаконосъобразен акт. След като качеството на услугите, нивото и разходите са различни на двата терминала, следва и такса „пътници“ да е различна на двата терминала.

С оглед на гореизложеното.

МОЛИМ

ДА ОТМЕНИТЕ на основание чл. 122р, ал. 1 ЗГВ Решение за определяне размера на летищните такси на Летище София № 3-677/30.10.2020 г. на изпълнителния директор на „Летище София“ ЕАД за периода от 01.01. – 31.12.2021 г. в частта, с която се определя такса „пътници“ за 2021 г. (Раздел I, т. 3.1 от

⁶ Логиката на това правило е, че тези разходи остават в тежест на наемателите на съответните площи и няма причина да се калкулират в такса „пътници“, събирана от летищния оператор, за да не се наруши принципът за разходоориентираност.

Обжалваното решение), както и в частта, с която се определя такса „сигурност“ за въздухоплавателни средства, превозващи пътници, за 2021 г. (Раздел I, т. 5.2 от Обжалваното решение).

III. ДОКАЗАТЕЛСТВА И ДОКАЗАТЕЛСТВЕНИ ИСКАНИЯ

1. Молим да изискате от „Летище София“ ЕАД цялата преписка по издаването на Обжалваното решение, включително получените от ползвателите на летището становища и протоколи за обсъждането им от Летищния оператор, получените от ползвателите на летището прогнозни данни и доказателства за датата на получаването им от Летищния оператор, както и информация за извършените изменения във финансовата политика на Летищния оператор, релевиращи като основание за съкращаване на срока по чл. 122ж, ал. 2 ЗГВ.

2. Молим самостоятелно или с помощта на експерт на основание чл. 122о, ал. 4 ЗГВ да:

- (1) Извършете проверка и съпоставка на качеството на обслужване на пътниците и вида на предоставяните услуги на Терминал 1 и на Терминал 2, като проверите и вземете предвид поотделно за Терминал 1 и Терминал 2:
- (i) общото състояние на всеки терминал;
 - (ii) площта на всеки терминал;
 - (iii) броя пътници, които ще преминават през всеки терминал през 2021 г. на годишна база и средно на час (по прогнозни данни);
 - (iv) наличното пространство за един пътник на час през 2021 г., включително сервизни зони, за всеки терминал;
 - (v) броя на гишетата за регистрация на пътници и багажи на всеки терминал;
 - (vi) броя на терминалите за самостоятелна регистрация на всеки терминал;
 - (vii) броя на терминалите за интернет регистрация на всеки терминал;
 - (viii) паркингът на всеки терминал (закрит/открит, общ брой места) и наличните паркоместа на пътник на час за 2021 г.
 - (ix) системите за сортиране на багажи на всеки терминал (заминаване/пристигане, брой ленти и зони за извънгабаритен багаж);
 - (x) другите услуги и удобства на Терминал 1 и Терминал 2: възможност за летищен трансфер, пешеходно разстояние до спирка на метро; наличие на аптека и супермаркет; брой гишета за наем на автомобили; брой барове и ресторанти.
- (2) Извършете проверка дали „Летище София“ ЕАД като летищен оператор на Летище София поддържа детайлна база данни за разходите, която да служи за целите на определяне на таксите по справедлив и прозрачен начин в съответствие с буква В) от Преамбюла на Методиката за определяне на летищните такси -- Приложение 1 към Наредбата за таксите за използване на летищата, както и да извърши проверка дали в тази система (ако съществува) са отразени четиринадесетте вида разходи, включвани в таксата за пътници, съгласно раздел III, т. 3 от Методиката, както и деветте вида разходи, включвани в такса „сигурност“, съгласно раздел III, т. 5 от Методиката.

Такса за сигурност за ВС, превозващи пътници

| | |
|-----------------------------|-----------|
| За всички категории пътници | 3,36 Евро |
|-----------------------------|-----------|

Приложения:

1. Удостоверение за актуално състояние на жалбоподателя;
2. Адвокатско пълномощно;
3. Препис от жалбата за „Летище София“ ЕАД
гр. София
13.11.2021 г.

С уважение:

адв. Траян Таргов

