

Частична предварителна оценка на въздействието

| | |
|---|---|
| Институция: Министерство на транспорта и съобщенията | Нормативен акт: Проект за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България |
| <input type="checkbox"/> Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет | <input checked="" type="checkbox"/> Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за: |
| Лице за контакт: Мариана Кирилова – главен експерт | Телефон и ел. поща: +359 (02) 948 8079 e-mail: mkirilova@caa.bg |

1. Проблем/проблеми за решаване:**Проблем 1**

Настоящият размер на летищните такси, които ползвателите на летище Варна и летище Бургас заплащат, е определен в Приложение № 2 на Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България (Наредбата). Приходите от събираните такси са недостатъчни да осигурят пълно възстановяване на извършените разходи, свързани с изпълнението на регулираните дейности на летищния оператор, в съответствие с основните принципи за определяне на размера на тези такси, предвидени в документи 9562 и 9082 на ИКАО и чл. 32.5 от Договора за концесия на гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна, сключен на 10.09.2006 г. между Република България, представлявана от министъра на транспорта и съобщенията, и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД (ФТСЕМ АД), в сила от 10.11.2006 г. („Договор за концесия“/„Концесионен договор“).

Проблемът е резултат от едновременното негативно въздействие на външни фактори от извънреден характер, като пандемията от COVID-19 и свързаните с нея ограничения върху пътуванията по въздух, продължаващата война в Украйна и наложените санкции спрямо Русия и Беларус, както и на инфлационни и пазарни процеси, водещи до значително по-нисък от очаквания самолетен и пътнически трафик, респ. до намаление на приходите от регулирани дейности, паралелно с увеличаващите се оперативни разходи за експлоатацията на летищата.

За разрешаването на проблема е необходима иницирираната актуализация на настоящите размери на летищните такси чрез изменение и допълнение на подзаконовия нормативен акт, който ги определя.

Представената по-долу информация, аргументира необходимостта от предлаганите промени в летищните такси летище Варна и летище Бургас:

А) По отношение на трафика на летище Варна и летище Бургас:

В резултат на пандемията от COVID-19, от 2020 г. трафикът на черноморските летища Варна и Бургас значително намалява и възстановяването му е много по-бавно от предвиденото в първоначалната прогноза на летищния оператор в текущия период на Генералния план (2022-2026 г.). Продължаващата и към настоящия момент война в Украйна допълнително оказва неблагоприятно въздействие върху дейността на двете летища, поради близостта им до зоната на конфликта, зависимостта от входящия туризъм и загубата на традиционни пазари, генерирали съществен дял от пътникопотока, осъществяван до 2019 г. Излизането от пазара на големи авиокомпани, чийто пазарен дял остава незапълнен до момента, е допълнително

предизвикателство, което изисква своевременни управленски решения за привличане на нови въздушни оператори и развитие на нови въздушни маршрути.

Това дава основателен повод за преразглеждане от страна на летищния оператор на първоначалната прогноза за летищния трафик за периода 2022-2026, както е представено в таблица № 1 (пътникопоток) и таблица № 2 (самолетодвижения):

Таблица № 1. Пътници в '000 за периода 2022–2026 г. (изкл. транзитни)

| Пътници в '000 | 2019а | 2022 а | 2023 е | 2024 е | 2025 е | 2026 е | 2022-26 |
|--------------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Летище Бургас | | | | | | | |
| Прогноза за трафика (първоначална) | 2 859 | 2 241 | 2 742 | 2 973 | 3 169 | 3 336 | 14 461 |
| Прогноза за трафика (август 2023) | | 1 628 | 1 829 | 1 986 | 2 094 | 2 208 | 9 745 |
| Отклонение (в %) | | -27% | -33% | -33% | -34% | -34% | -33% |
| Летище Варна | | | | | | | |
| Прогноза за трафика (Генерален план) | 1 971 | 1 695 | 2 065 | 2 239 | 2 340 | 2 468 | 10 807 |
| Прогноза за трафика (от август 2023) | | 1 475 | 1 864 | 1 882 | 2 116 | 2 338 | 9 676 |
| Отклонение (в %) | | -13% | -10% | -16% | -10% | -5% | -10% |

Таблица № 2. Самолетодвижения за периода 2022-2026 г.

| Самолетодвижения (АТМ) | 2019а | 2022 а | 2023 е | 2024 е | 2025 е | 2026 е | 2022-26 |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Летище Бургас | | | | | | | |
| Прогноза за трафика (Генерален план) | 19 954 | 16 653 | 19 654 | 21 128 | 21 598 | 22 641 | 101 674 |
| Прогноза за трафика (от август 2023) | | 12 293 | 13 367 | 14 509 | 14 979 | 15 558 | 70 706 |
| Отклонение (в абсолютна стойност) | | -4 360 | -6 287 | -6 619 | -6 619 | -7 083 | -30 968 |
| Отклонение (в %) | | -26% | -32% | -31% | -31% | -31% | -30% |
| Летище Варна | | | | | | | |
| Прогноза за трафика (Генерален план) | 15 468 | 13 786 | 16 215 | 17 431 | 17 141 | 17 970 | 82 543 |
| Прогноза за трафика (от август 2023) | | 11 420 | 13 935 | 14 033 | 15 675 | 17 194 | 72 257 |
| Отклонение (в абсолютна стойност) | | -2 366 | -2 280 | -3 398 | -1 466 | -776 | -10 286 |
| Отклонение (в %) | | -17% | -14% | -19% | -9% | -4% | -12% |

Б) По отношение на финансовите показатели на ФТСЕМ АД:

Произтичащите от гореспоменатите извънредни събития негативни икономически последици, поставят пред летищния оператор предизвикателството да продължи да поддържа високо ниво на обслужване на своите клиенти, изпълнявайки регламентиранияте нормативи и стандарти във въздухоплаването, наред с поетите инвестиционни задължения към концедента по Концесионния договор за подобряването и развитието на летищната инфраструктура, но при растяща финансова загуба. Базирайки се на предположения, свързани с развитието на въздушния трафик, оперативните и капиталови разходи и макроикономически показатели, **отрицателният финансов резултат на регулираните дейности на ФТСЕМ АД за периода на Генералния план 2022-2026 г. при настоящите размери на летищните такси, съгласно действащата наредба, би възлязъл на 50,5 милиона евро.**

Таблица № 3: Финансов резултат на регулираните дейности за периода 2022-2026 г. (настоящи такси)

| Летище Бургас | 2019а | 2022а | 2023е | 2024е | 2025е | 2026е | 2022-26 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Приходи от летищни такси, хил. евро | 23 904 | 13 744 | 15 247 | 16 685 | 17 803 | 18 694 | 82 174 |
| Разходи за регулирани дейности, хил. евро | 22 805 | 19 302 | 21 552 | 23 766 | 24 672 | 27 673 | 116 965 |
| Нетен резултат от регулирани дейности, хил. евро | 1 099 | -5 558 | -6 305 | -7 080 | -6 869 | -8 979 | -34 791 |

| Летище Варна | | | | | | | |
|---|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Приходи от летищни такси, хил. евро | 17 420 | 12 708 | 16 009 | 16 067 | 18 159 | 20 064 | 83 007 |
| Разходи за регулирани дейности, хил. евро | 20 850 | 19 147 | 22 823 | 24 821 | 27 489 | 29 523 | 123 803 |
| Нетен резултат от регулирани дейности, хил. евро | -3 430 | -6 439 | -6 814 | -8 754 | -9 330 | -9 459 | -40 796 |
| Нетен резултат от регулирани дейности - ФТСЕМ, хил. евро | -2 331 | -11 997 | -13 119 | -15 834 | -16 199 | -18 438 | -50 471 |

Недостигът на приходи от летищни такси поставя под риск ефективното изпълнение на поетите от концесионера задължения и ефективното управление на двете летища.

Решението на Проблем 1 налага изменението на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности, като с настоящото предложение се очаква концесионерът ФТСЕМ АД да покрие частично себестойността на тази дейност, т.е. само оперативните си разходи (вкл. одобрените от концедента капиталови разходи за периода на Генерален план 2022-2026) без разходния елемент „регулирана възвращаемост на собствения капитал“.

Проблем 2

Възстановяването на трафика на летище Варна и летище Бургас до нивата от преди пандемията от COVID-19 и последващото му развитие са в пряка зависимост от неговата пазарна конкурентоспособност. Летищният оператор се нуждае от ефективни инструменти на маркетинговия микс, чрез които да насърчава авиокомпаниите да развият нови маршрути, което от своя страна да способства затвърждаване на пазарните позиции на летище Варна и летище Бургас сред останалите летища в региона. Към момента ФТСЕМ не разполага с един от доказалите своята ефективност инструменти, какъвто са стимулиращите отстъпки върху летищните такси. Те са утвърдена практика на почти всички летища в Европейския съюз, а в Република България са приложими на летищата в София, Пловдив и Горна Оряховица. Това поставя летищния оператор в по-неизгодна позиция спрямо конкурентите и ограничава ефекта на неговите усилия за стабилизиране и развитие на трафика, респ. увеличение на приходите както от регулирани дейности, така и от предлаганите на летищата търговски услуги.

За решението на Проблем 2 е предложена Програма от стимулиращи отстъпки като неразделна част от системата на летищните такси на летище Варна и летище Бургас, която е съобразена с основните предизвикателства пред двете летища като изразена сезонност, ограничен трафик извън активния летен сезон, лимитирана целогодишна свързаност и незапълнени пазарни ниши.

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

2. Цели:

Цел 1: Навременно и ефикасно осъществяване на капиталови инвестиции в подобрения на летищната инфраструктура и подмяна на оборудване за регулираните дейности, заложен в Генерален план 2022-2026 – общо 73.1 милиона евро (31.2 милиона евро за летище Варна и 41.9 милиона евро за летище Бургас), чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности.

Цел 2: Намаление на загубата от регулираните дейности за периода на Генерален план 2022-2026 – общо 18.7 милиона евро (6,2 милиона евро за летище Варна и с 12,5 милиона евро за летище Бургас), което би осигурило възможността летищният оператор да покрие почти изцяло оперативните си разходи за текущия срок на Генералния план, без да покрива

разходния елемент „регулирана възвращаемост на собствения капитал“, чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности.

Цел 3: Повишена конкурентоспособност на летище Варна и летище Бургас на международния пазар и подобрена въздушна свързаност на Черноморския регион, чрез въвеждане на Програма от стимулиращи отстъпки, предвиждаща постигането на увеличен брой опериращи авиокомпани в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: 13 новопривлечени въздушни превозвачи за летище Варна и 9 за летище Бургас.

Цел 4: Ускорено възстановяване и стабилизиране на летищния трафик, подпомогнато от въвеждането на Програма от стимулиращи отстъпки – ръст в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: (а) пътничкопоток – 36% за летище Бургас, 59% за летище Варна; (б) самолетодвижения - 27% за летище Бургас, 51% за летище Варна.

Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.

3. Заинтересовани страни:

1) Министерски съвет – като концедент по Договора за концесия на гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна, сключен на 10.09.2006 г., в сила от 10.11.2006 г.

2) „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД – като концесионер и летищен оператор на летище Варна и на летище Бургас.

3) Въздушните превозвачи – ползватели на летище Варна и летище Бургас, изпълняващи търговски полети за превоз на пътници и товари срещу заплащане.

*Таблица № 4. Брой въздушни превозвачи, изпълняващи чартърни и редовни полети**

| Период на опериране | 2023а | 2024е | 2025е | 2026е |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Летище Бургас | | | | |
| Само летен сезон | 50 | 52 | 54 | 57 |
| Целогодишно | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Летище Варна | | | | |
| Само летен сезон | 37 | 39 | 44 | 48 |
| Целогодишно | 5 | 5 | 6 | 7 |

*/ Някои от въздушните превозвачи изпълняват полети и до двете летища.

4) Крайни потребители – заминаващи пътници от летище Варна и летище Бургас, заплащащи такса за обслужване на пътници и такса сигурност.

Таблица № 5. Брой крайни потребители, 2023-2026 г.

| Заминаващи пътници, хил. бр. | 2023а | 2024е | 2025е | 2026е |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Летище Бургас | 915 | 993 | 1 047 | 1 104 |
| Летище Варна | 932 | 941 | 1 058 | 1 169 |
| ОБЩО | 1 847 | 1 934 | 2 105 | 2 273 |

Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще оказват пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант „Без действие“:

Описание:

Видовете такси, които се събират в летищата за обществено ползване в Република България, са определени в чл. 120, ал. 1 на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ). Съгласно чл. 122, ал 1 от ЗГВ, Министерският съвет, по предложение на министъра на транспорта и съобщенията, определя с наредба размера на таксите, реда и случаите, при които те се събират (с изключение на летището, попадащо под обхвата на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси). Конкретният размер на таксите, събирани на летище Варна и летище Бургас, е определен в Приложение № 2 на Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Като концесионер и летищен оператор на гражданските летища за обществено ползване Варна и Бургас съгласно Договора за концесия, ФТСЕМ АД е оправомощено да събира летищните такси от въздушните превозвачи за срока на концесията, на основание чл. 120, ал. 1 и ал. 5, т. 2 от ЗГВ, и в съответствие с основното право на концесионера по чл. 2.1.2 от Договора за концесия, съобразно разпоредбите на чл. 32 от същия. Определянето на размера на летищните такси се извършва от концедента въз основа на принципа на покриване на разходите за регулираните дейности за съответния срок от Генералния план (текущият срок на Генералния план е периодът 2022-2026 г.). Концедентът има право да изменя летищните такси по всяко време, с писмено уведомление, отправено до Концесионера, ако прогнозите и предварителните оценки, съдържащи се в одобрения Генерален план, не са вече обосновани, като Концесионерът също има право да предлага такива промени. Размерът на летищните такси се съгласува по реда на чл. 34 от Концесионния договор, а Концедентът осигурява изменянето и допълването на Наредбата за летищните такси, така че прилагането на съгласуваните летищни такси да бъде възможно винаги през срока на концесията.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

➤ Въздушните превозвачи, изпълняващи понастоящем редовни или чартърни, целогодишни или сезонни полети до и от летище Варна и летище Бургас биха били удовлетворени от запазване на досегашния размер на летищните такси, който не е бил променен в последните десет години.

➤ За крайните потребители – заминаващите пътници, таксувани с такса за обслужване на пътници и такса сигурност, ефектът от запазване на сегашните размери на тези такси е в незначителна стойност. Цената на билет за въздушен превоз по предложените нови такси в сравнение с действащите такива би се различавала с по-малко от десет лева, съответно: при излитане от летище Варна разликата в цената е 4,98 евро (9,74 лв.), а при излитане от летище Бургас – 5,08 евро (9,94 лв.). Това не би повлияло върху взимането на решение от крайния потребител за ползване на въздушен транспорт.

➤ При този вариант не са налице положителни въздействия за страните по Договора за концесия - Министерски съвет като Концедент и ФТСЕМ АД като концесионер и летищен оператор на летище Варна и на летище Бургас.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При действието на настоящата нормативна уредба (респ. действащите размери на летищните такси), в условията на негативни икономически последици, произтичащи от гореспоменатите извънредни събития, като увеличение на цените на горивата, електроенергията, суровините, строителните услуги и др., в условия на постоянно нарастващ международен конкурентен натиск, за летищния оператор на летищата Варна и Бургас би било предизвикателство да поддържа високо ниво на обслужване на своите клиенти, изпълнявайки регламентиранияте нормативи и стандарти във въздухоплаването, наред с поетите инвестиционни задължения към концедента по Концесионния договор за подобряването и развитието на летищната инфраструктура. Влошеното

финансово състояние на концесионера крие риск от компрометиране постигането на основните стратегически цели на Договора за концесия, респ. на определените обществени потребности от успешното осъществяване на концесията в условията на динамично променящата се бизнес среда. Летищният оператор на летищата Варна и Бургас ще продължи да изпитва финансова нестабилност, без възможност за възстановяване на реално направените разходи за обезпечаване на регулираните дейности, като изпълнението на инвестиционната програма ще бъде затруднено, а Концедентът ще получава концесионно възнаграждение в намален размер, чието формиране е в пряка обвързаност от намалелите приходи от всички летищни такси, събирани в двата обекта на концесията по настоящата им стойност, определена в Наредбата.

Без въвеждане на ефективен маркетингов инструмент, какъвто представляват стимулиращите отстъпки от летищните такси, няма да се създадат необходимите предпоставки за по-бързото възстановяване на пътническия и самолетния трафик до нивата от 2019 г. и развитието му през следващите години, доколкото настоящите и потенциалните нови ползватели на двете летища няма да могат да се ползват от възможностите, които биха им били предоставени при въвеждането на разработената програма за стимулиращи отстъпки. Това намалява нивото на привлекателност на летище Варна и летище Бургас в сравнение с конкурентните летища в региона.

Същевременно, действащите понастоящем въздушни превозвачи нямат стимул за увеличаване на полетите до и от двете летища в месеците от годината, извън активния летен сезон. В резултат от по-бавното възстановяване на трафика няма да бъде постигнат ефект от икономия от мащаба, който да позволи запазване на размера на таксите в последващ период.

При този вариант отрицателните въздействия за крайните потребители – пътниците, ползващи летище Варна или летище Бургас, са свързани с риска от влошаване качеството на предоставяните летищни услуги и процеси, което ще се отрази върху ежегодното измерваната удовлетвореност на потребителите. Също така, липсата на ефективен инструмент за привличане на нови авиокомпании и развитие на нови пазари, ограничава възможностите за развитие на удобни въздушни връзки до близки и далечни дестинации без прекачване на междинни летища.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се предвижда съществено въздействие.

Административна тежест:

При запазване на действащия размер на летищните такси по Приложение № 2 към Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България административната тежест за бизнеса и крайните потребители ще остане без промяна.

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информирание, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 1: „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България“:

Описание:

Измененията и допълненията в Приложение № 2 от Наредбата, които се предвиждат с проекта на акт, са в следните две насоки:

1. Увеличаване размера на таксите:

1.1 увеличаване размера на таксата за кацане по чл. 11, ал. 1 – средно с 20 на сто за международни полети и средно с 12 на сто за вътрешни полети;

1.2 увеличаване на размера на таксата за паркинг при базиране на въздухоплавателни средства съгласно чл. 13, ал. 3 – от 5 на сто от размера на таксата за кацане при вътрешен полет на 10 на сто от таксата за кацане за международен/вътрешен полет;

1.3 увеличаване на размера на таксата за обслужване на пътници съгласно чл. 16, ал. 2 – от 8 (осем) евро на 11,90 евро (единадесет евро и деветдесет цента) за заминаващ пътник с международен полет; от 1,50 евро (едно евро и петдесет цента) на 2 (две) евро за заминаващ пътник с вътрешен полет;

1.4 увеличаване на размера на таксата за сигурност по чл. 16а за въздухоплавателни средства, превозващи пътници:

- от 5,42 евро (пет евро и четиридесет и два цента) за заминаващ пътник на 6,50 евро (шест евро и петдесет цента) на заминаващ пътник от летище Варна, и
- от 4,32 евро (четири евро и тридесет и два цента) за заминаващ пътник на 5,50 евро (пет евро и петдесет цента) за заминаващ пътник от летище Бургас;

1.5 въвеждане на такса за сигурност за въздухоплавателни средства, които не превозват пътници (изцяло товарен, технически или друг вид полет без пътници на борда) в размер на 10 (десет) евро за въздухоплавателно средство с максимално излетно тегло до 6 тона и 25 (двадесет и пет) евро за въздухоплавателно средство с максимално излетно тегло 6 или повече тона.

2. Въвеждане на програма от стимулиращи отстъпки за възстановяване и развитие на трафика, включваща:

2.1 стимулираща отстъпка за нов целогодишен маршрут по международна линия до летище Варна и до летище Бургас извън активния летен сезон, целяща развитие на международната целогодишна свързаност на дестинацията;

2.2 стимулираща отстъпка за нов сезонен маршрут по международна линия от/до държави от Персийския залив, Азербайджан, Узбекистан и Казахстан, изпълняван минимум 3 последователни месеца, целяща привличане на нови пазари с висок потенциал за развитие;

2.3 стимул на база достигнат обем от заминаващи пътници по международни линии от летище Варна и летище Бургас извън активния летен сезон, целящ увеличение на пътническия трафик и развитие на целогодишна свързаност на дестинацията.

Размерите на летищните такси са определени в съответствие с принципите, описани в документи 9562 и 9082 на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) и чл.32.5 от Концесионния договор. Летищният оператор поддържа база данни за счетоводното отчитане на разходите за регулирани дейности и тяхното разпределение по видове такси съобразно обхвата на съоръженията, оборудването и услугите, посочени в Наредбата. Принципът за разходна ориентираност на таксите означава, че размерът на летищните такси не трябва да бъде ориентиран към печалба, но да позволява пълно възстановяване на извършените разходи, свързани с изпълнение на регулираните дейности.

В съответствие с принципа за прозрачност при определяне размера на летищните такси, ФТСЕМ АД е провело информационни срещи с представители на ползвателите на летище Варна и летище Бургас - въздушни превозвачи, които са изпълнявали 85 на сто от полетната програма до двете летища през 2023 г. Предоставена е информация относно променената прогноза за трафика за периода на Генерален план 2022-2026 и непреодолимите външни влияния (като напр. продължаващата война в Украйна), довели до необходимостта от тази промяна. Разяснен е механизмът и основните предположения, използвани при определяне на новия размер на таксовите единици, който би позволил на летищния оператор да покрие почти изцяло оперативните разходи за регулираните дейности (вкл. концесионните възнаграждение), с изключение на размера на регулираната възвращаемост. На ползвателите са предоставени финансови данни за очаквания ефект върху приходите, разходите и нетния резултат, който остава отрицателен дори и при предложените увеличени такси. Представена е новата Програма за стимулиране развитието на трафика.

Въздушните превозвачи дават висока оценка на открития и прозрачен подход на летищния оператор (доколкото е извън обхвата на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и няма нормативно задължение да провежда консултации с ползвателите). Въпреки, че някои от тях са изразили опасения за отрицателно

въздействие върху пазара при влизане в сила на предложените увеличени такси, като цяло ползвателите са проявили разбиране към финансовото състояние на двете летища и причините за него, както и към належащата необходимост от финансиране на капиталови инвестиции, произтичащи от задълженията на ФТСЕМ АД по Концесионния договор в рамките на текущия Генерален план. В допълнителна обратна връзка, предоставена от двама ползватели, е изразена подкрепа за усилията на ФТСЕМ АД да насърчи трафика в периода извън активния летен сезон и да намали сезонността с въвеждането на стимул на база достигнат обем. Отправена е препоръка за намаляване на прага за постигане на съответствие с критерия за получаване на отстъпката, която аргументирано е отклонена от летищния оператор, който пояснява, че стимулт е проектиран да бъде достъпен за повече от един превозвач, като са определени амбициозни, но постижими прагове. Размерите на отстъпката са предназначени да привлекат допълнителен трафик извън активния летен сезон и ако бъдат намалени, е възможно да не бъде постигнат целевия стимулиращ ефект. Предложение на ползвател въвеждането на увеличението на летищните такси да се отложи за зимния сезон на 2024 г. или началото на 2025 г. не е подкрепено поради значителните финансови загуби, които летищният оператор претърпява в авиационния сегмент, налагащи актуализация на летищните такси и въвеждане на система за стимулиране развитието на трафика не по-късно от 15 април 2024 г.

Приемането на проекта с горните предложения ще се отрази благоприятно на финансовата стабилност на летищния оператор, като съществено се намали отрицателният финансов резултат на регулираните дейности на ФТСЕМ АД за периода на Генералния план 2022-2026 г. – до 34,8 милиона евро спрямо 50,5 милиона евро по Таблица № 3:

Таблица № 6: Финансов резултат на регулираните дейности за периода 2022-2026 г. (нови такси):

| Летище Бургас | 2019а | 2022а | 2023е | 2024е | 2025е | 2026е | 2022-26 |
|---|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Приходи от летищни такси, хил. евро | 23 904 | 13 744 | 15 247 | 21 770 | 22 835 | 24 028 | 97 624 |
| Разходи за регулирани дейности, хил. евро | 22 805 | 19 302 | 21 552 | 24 742 | 26 688 | 30 677 | 122 962 |
| Нетен резултат от регулирани дейности, хил. евро | 1 099 | -5 558 | -6 305 | -2 972 | -3 853 | -6 649 | -25 338 |
| Летище Варна | | | | | | | |
| Приходи от летищни такси, хил. евро | 17 420 | 12 708 | 16 009 | 18 788 | 20 631 | 22 597 | 90 733 |
| Разходи за регулирани дейности, хил. евро | 20 850 | 19 147 | 22 823 | 25 344 | 27 964 | 30 009 | 125 286 |
| Нетен резултат от регулирани дейности, хил. евро | -3 430 | -6 439 | -6 814 | -6 556 | -7 333 | -7 412 | -34 553 |
| Нетен резултат от регулирани дейности - ФТСЕМ, хил. евро | -2 331 | -11 997 | -13 119 | -9 528 | -11 186 | -14 061 | -34 775 |

По този начин ще бъдат създадени необходимите предпоставки за постигане на заложените цели по т. 2, като необходимостта от привличане на външно финансиране за изпълнение на капиталовите инвестиции ще бъде сведена до минимум, а летищният оператор ще постигне регламентирания в Концесионния договор баланс между реално извършваните оперативни разходи за нормалната експлоатация и управление на летище Варна и летище Бургас и получаваните приходи от летищни такси за регулираните дейности.

Предложената ценова стратегия при оперирането и управлението на двете летища, базирана върху актуализирани спрямо пазарната реалност размери на летищните такси и включваща програма от стимулиращи отстъпки ще позволи изпълнение на целите по стабилизиране и увеличаването на обема на пътническия и самолетен трафик в дългосрочен план.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

➤ Ще се постигне ускорено възстановяване и последващо развитие на летищния трафик, генериращ приходи от регулираните дейности на концесионера, които да са съпоставими с разходите за тези дейности.

➤ За концедента (Министерския съвет на Република България) ще се гарантира положително въздействие от приемането на проекта на акт, изразяващо се в ежегодно увеличение на приходите в държавния бюджет от заплащания увеличен размер на Годишното концесионно възнаграждение, дължимо от концесионера, който размер е пряко обвързан с очакваното увеличение на приходите на оператора от всички летищни такси, в резултат на предлаганото изменение на таксите по Приложение № 2 от Наредбата. Концедентът ще получава в срок уговореното в Концесионния договор изпълнение по инвестиционната програма за развитието на летищната инфраструктура за срока на действащия Генерален план.

➤ Ще се постигне повишаване на икономическите резултати на летищния оператор и ще се гарантира необходимото качество и ниво на обслужване, безопасност и сигурност, което ще повиши и удовлетвореността на въздушните превозвачи и крайните потребители - пътниците.

➤ При въвеждането на програмата от стимулиращи отстъпки ползвателите на летище Варна и летище Бургас ще могат да се възползват от облекчения, които ще се прилагат ex lege на всяко от летищата, като по този начин ще се подобри привлекателността на дестинацията и ще започнат да се развиват въздушни маршрути до нови региони на света.

➤ Увеличеният брой опериращи авиокомпани, самолетодвижения и пътници ще доведат до икономия от мащаба и до положителен ефект както за новите, така и за действащите превозвачи, доколкото фиксираните разходи на летищния оператор ще се разпределят върху по-голям брой таксови единици, позволяващо запазване на нивата на таксите за бъдещ период.

➤ За крайните потребители положителният ефект се изразява в удовлетвореността им като цяло от повишаването на качеството на обслужване на двете летища и от потенциално разширени обхват на дестинациите, от които биха се възползвали при планиране и осъществяване на пътуванията си. Този ефект би се проявил при постигане на посочените цели и включването на новите маршрути до близки и далечни дестинации в полетните разписания.

➤ Туристическата индустрия и съпътстващите я отрасли на икономиката ще бъдат стимулирани от ръста на чуждестранните посетители в сравнение с настоящите резултати.

➤ Този вариант ще има цялостни положителни последици върху икономическия растеж и заетостта в региона, обслужван транспортно от летищата Варна и Бургас, и ще допринесе за подобряване на условията за инвестиции, търговските връзки, туристическия обмен и бизнес средата.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират отрицателни икономически, социални, екологични и други специфични въздействия от прилагането на тези мерки.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Няма.

Административна тежест:

Настоящият размер на летищните такси, които ползвателите на летище Варна и летище Бургас заплащат са недостатъчни да осигурят пълно възстановяване на извършените разходи, свързани с изпълнението на регулираните дейности на летищния оператор, в съответствие с основните принципи за определяне на размера на тези такси, предвидени в документи 9562 и 9082 на ИКАО и чл. 32.5 от Договора за концесия.

В тази връзка предложеното **1) увеличение в размера на таксите** за: а) кацане по чл. 11, ал. 1 от ЗГВ; б) за паркинг при базиране на въздухоплавателни средства съгласно чл. 13, ал. 3 от ЗГВ; в) за обслужване на пътници съгласно чл. 16, ал. 2 от ЗГВ и г) за сигурност по чл. 16а от ЗГВ, до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности и **2) въвеждане на Програма от стимулиращи отстъпки като неразделна част от системата на летищните такси на летище Варна и летище Бургас**, се обуславят от необходимостта концесионерът ФТСЕМ АД да покрие

поне частично себестойността на разходите, които извършва за тези дейности, както и да стабилизира и развие на трафика от/до летище Варна и летище Бургас.

С оглед гореизложеното, предложените изменения и допълнения на Наредбата не се свързани с необходимостта от ангажиране на допълнителен административен капацитет от страна на летищния оператор (ФТСЕМ АД) или въвеждането на нови несъществуващи към настоящия момент такси, които да доведат до увеличение на административната тежест за въздушните превозвачи и крайните потребители.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

5. Сравняване на вариантите:

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

5.1. По проблемите:

| | | Вариант „Без действие“ | Вариант 1 |
|--------------------|--|---------------------------|-----------|
| Ефективност | Цел 1: Навременно и ефикасно осъществяване на капиталови инвестиции в подобрения на летищната инфраструктура и подмяна на оборудване за регулираните дейности, заложен в Генерален план 2022-2026 – общо 73.1 милиона евро (31.2 милиона евро за летище Варна и 41.9 милиона евро за летище Бургас), чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности. | 3 | 2 |
| | Цел 2: Намаление на загубата от регулираните дейности за периода на Генерален план 2022-2026 – общо 18.7 милиона евро (6,2 милиона евро за летище Варна и с 12,5 милиона евро за летище Бургас), което би осигурило възможността летищният оператор да покрие почти изцяло оперативните си разходи за текущия срок на Генералния план, без да покрива разходния елемент „регулирана възвращаемост на собствения капитал“, чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности. | 3 | 2 |

| | | | |
|-------------------|--|---|---|
| Ефикасност | <p>Цел 3: Повишена конкурентоспособност на летище Варна и летище Бургас на международния пазар и подобрена въздушна свързаност на Черноморския регион, чрез въвеждане на Програма от стимулиращи отстъпки, предвиждаща постигането на увеличен брой опериращи авиокомпани в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: 13 новопривлечени въздушни превозвачи за летище Варна и 9 за летище Бургас.</p> | 3 | 2 |
| | <p>Цел 4: Ускорено възстановяване и стабилизиране на летищния трафик, подпомогнато от въвеждането на Програма от стимулиращи отстъпки – ръст в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: (а) пътничкопоток – 36% за летище Бургас, 59% за летище Варна; (б) самолетодвижения - 27% за летище Бургас, 51% за летище Варна.</p> | 3 | 2 |
| | <p>Цел 1: Навременно и ефикасно осъществяване на капиталови инвестиции в подобрения на летищната инфраструктура и подмяна на оборудване за регулираните дейности, заложен в Генерален план 2022-2026 – общо 73.1 милиона евро (31.2 милиона евро за летище Варна и 41.9 милиона евро за летище Бургас), чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности.</p> | 3 | 2 |
| | <p>Цел 2: Намаление на загубата от регулираните дейности за периода на Генерален план 2022-2026 – общо 18.7 милиона евро (6,2 милиона евро за летище Варна и с 12,5 милиона евро за летище Бургас), което би осигурило възможността летищният оператор да покрие почти изцяло оперативните си разходи за текущия срок на Генералния план, без да покрива разходния елемент „регулирана</p> | 3 | 2 |

| | | | | |
|---------------|--|-------------------|-------------------|--|
| | <p>възвращаемост на собствения капитал“, чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности.</p> <p>Цел 3: Повишена конкурентоспособност на летище Варна и летище Бургас на международния пазар и подобрена въздушна свързаност на Черноморския регион, чрез въвеждане на Програма от стимулиращи отстъпки, предвиждаща постигането на увеличен брой опериращи авиокомпани в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: 13 новопривлечени въздушни превозвачи за летище Варна и 9 за летище Бургас.</p> <p>Цел 4: Ускорено възстановяване и стабилизиране на летищния трафик, подпомогнато от въвеждането на Програма от стимулиращи отстъпки – ръст в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: (а) пътничкопоток – 36% за летище Бургас, 59% за летище Варна; (б) самолетодвижения - 27% за летище Бургас, 51% за летище Варна.</p> | <p>3</p> <p>3</p> | <p>2</p> <p>2</p> | |
| Съгласуваност | <p>Цел 1: Навременно и ефикасно осъществяване на капиталови инвестиции в подобрения на летищната инфраструктура и подмяна на оборудване за регулираните дейности, заложен в Генерален план 2022-2026 – общо 73.1 милиона евро (31.2 милиона евро за летище Варна и 41.9 милиона евро за летище Бургас), чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности.</p> <p>Цел 2: Намаление на загубата от регулираните дейности за периода на Генерален план 2022-2026 – общо 18.7 милиона евро (6,2 милиона евро за летище</p> | <p>3</p> <p>3</p> | <p>2</p> <p>2</p> | |

| | | |
|---|-------------------|-------------------|
| <p>Варна и с 12,5 милиона евро за летище Бургас), което би осигурило възможността летищният оператор да покрие почти изцяло оперативните си разходи за текущия срок на Генералния план, без да покрива разходния елемент „регулирана възвращаемост на собствения капитал“, чрез изменение на летищните такси на летище Варна и летище Бургас до размер, съответстващ на размера на разходите за регулираните дейности.</p> <p>Цел 3: Повишена конкурентоспособност на летище Варна и летище Бургас на международния пазар и подобрена въздушна свързаност на Черноморския регион, чрез въвеждане на Програма от стимулиращи отстъпки, предвиждаща постигането на увеличен брой опериращи авиокомпани в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: 13 новопривлечени въздушни превозвачи за летище Варна и 9 за летище Бургас.</p> <p>Цел 4: Ускорено възстановяване и стабилизиране на летищния трафик, подпомогнато от въвеждането на Програма от стимулиращи отстъпки – ръст в края на периода на Генерален план 2022-2026 спрямо първата година от него: (а) пътнически поток – 36% за летище Бургас, 59% за летище Варна; (б) самолетодвижения – 27% за летище Бургас, 51% за летище Варна.</p> | <p>3</p> <p>3</p> | <p>2</p> <p>2</p> |
|---|-------------------|-------------------|

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степента, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите: ефективност, чрез която се измерва степента, до която вариантите постигат целите на предложението; ефикасност, която отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи; съгласуваност, която показва степента, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1 и проблем 2: Вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България“.

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

- Ще се увеличи
- Ще се намали
- Няма ефект

*1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.
1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.*

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
- Не

*1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.
1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).
1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.
1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.
1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.
1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.*

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
- Не

Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

- Актът засяга пряко МСП
- Актът не засяга МСП

Изменението и допълнението на Наредбата оказва влияние върху авиокомпаниите, които ползват летище Варна и летище Бургас, и няма да окаже въздействие върху МСП, съгласно изложените мотиви в предложението **Вариант 1** за действие.

Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Не се идентифицират конкретни потенциални рискове от прилагането на Вариант 1 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България“.

Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.

7. Консултации:

- Проведени са консултации

Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

- Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

Обществени консултации по реда на чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове ще се проведат при публикуване на проекта на акт, заедно с доклада за неговото приемане и частичната предварителна оценка на въздействието му, както и становището по оценката на дирекция „Модернизация на администрацията“ в Министерския съвет, на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Постъпилите бележки и предложения ще бъдат отразени в справка, която ще бъде публикувана на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Приетите бележки и предложения ще бъдат съответно отразени в проекта на нормативния акт.

Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултации процедури.

8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

Да

Не

1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

Да

Не

(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)

10. Приложения: Няма

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

1) [Закон за гражданското въздухоплаване;](#)

2) [Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в република България;](#)

3) [Договора за концесия на гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна.](#)

Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност: Анелия Маринова, Главен директор, ГД ГВА

Дата: 20.02.2024 г.

Подпис:

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД