**ИЗКАЗВАНЕ**

**на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков пред НС, във връзка с отправеното от концесионера на летище София, предложение за възстановяване на икономическия баланс на концесията.**

**1**. **Концесионният договор** за възлагане на концесия за летище София беше сключен на 22 юли 2020 г. между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и „СОФ Кънект“ АД. Летищен оператор ще бъде операторът на летище Мюнхен – Флугхафен Мюнхен ГмбХ.

**2**. Концесионерът беше избран в рамките на открита, публична и състезателна процедура. Оферти за участие подадоха едни от най-добрите летищни оператори в европейски мащаб.

**3.** **В Концесионния договор са определени условията**, които трябва да изпълни всяка от страните по него, за да настъпи Началото на концесията. Крайната дата за изпълнение на Предварителните условия е последният ден за изпълнение на Предварителните условия, а именно датата, падаща се 12 (дванадесет) месеца след Датата на влизане в сила на Концесионния договор. Изрично обръщам внимание, че това е и срокът, в който Концесионерът следва да извърши плащането на Първоначалното концесионно възнаграждение. И за да няма съмнение и спекулации по темата – една година от 22 юли 2020 г. е точно 22 юли 2021 г.

Концесионният договор е публично достъпен за всеки, публикуван е в Националния концесионен регистър.

**Към момента голямата част от предварителните условия са изпълнени:** Концесионерът е осигурил финансирането на проекта; Комисията за защита на конкуренцията одобри сделката; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, която е националният независим надзорен и регулаторен орган в гражданското въздухоплаване, е разгледала и одобрила приложените от Концесионера документи и предстои издаването на: единен сертификат за летище и летищен оператор, лиценз за летищен оператор, удостоверение за експлоатационна годност на летището, лицензи за оператор по наземно обслужване; подписани са договорите с държавните ползватели (това са граничните служби на летището); Концесионерът е представил Плановете за екологично и социално управление, Първоначален авариен план на летището; готови са споразуменията за преминаване на всички работници и служители, като всички ще бъдат преназначени при концесионера. Сред предварителните условия е и уведомяване на Европейската комисия. Концесионният договор е изпратен на Европейската комисия и към настоящия момент се разглежда от службите на Комисията.

**4.** Да припомня още веднъж **параметрите на концесията:**

**(а)** Първоначално концесионно възнаграждение в размер на 281,210,535 евро без ДДС,което следва да бъде платено авансово най-късно на Началната дата на концесията;

**(б)** Годишните концесионни възнаграждения, които са в размер на по-голямата от двете суми: (i) 24 542 010 милиона евро; и (ii) сумата, определена чрез прилагане на 32% (тридесет и два процента) спрямо общия размер на Общите приходи от Концесията за съответната Година от Концесията*;*

**(в)** извършването на инвестиции в Обекта на концесия в размер от 608 млн. евро, включително изграждането на нов Терминал 3 на летище София, както и извършването на проучване за (и евентуално изграждане на) нова писта за излитане и кацане;

**(г)** запазване на работните места;

**(д)** гарантиране на високо ниво на обслужване, прилагане на най-съвременните мерки за постигане на безопасност и сигурност на летището.

**5.** **На 11 март 2020 г. Световната здравна организация** обяви за пандемия избухването на инфекциозното заболяване SARS-CoV-2 (COVID-19). Пандемията сериозно засегна живота ни. Сред най-засегнатите сектори на икономиката се оказаха транспортът и туризмът.

Европейската комисия изрично и многократно призова държавите членки да предприемат всички възможни мерки за оцеляване, стабилизиране и осигуряване на устойчиво развитие след пандемията на транспорта и туризма.

**6.** **Накратко информация** за състоянието на авиационния сектор:

След подаването на офертите за участие в процедурата, вследствие на пандемията от COVID-19 настъпиха съществени и с изключителен характер промени в авиационния сектор, които засегнаха сериозно и по негативен начин летищата, въздушните превозвачи, доставчиците на аеронавигационно обслужване. Организации като IATA, ICAO и ACI непрекъснато изразяват своята загриженост за бързината на възстановяване на сектора на авиацията и призовават държавите да предприемат всички възможни мерки за подпомагане.

Според най-новата информация от 12 февруари 2021 г., обявена от Международния съвет на летищата (ACI Europe), броят на пътниците, обслужени от европейските летища през 2020 г. се е свил със 70.4 на сто и е спаднал до равнището си от 1995 г. заради последиците от пандемията от COVID-19. „Европейските летища са се върнали до трафика от 1995 г. Никой сектор не може да понесе такъв шок“ се посочва в изявление на генералния директор на ACI Оливие Жанковек. „През последните седмици трафикът допълнително намалява, а няма перспектива за съживяване“, се посочва по-нататък в изявлението. Най-тежко засегнати са летищата в Европейския съюз, като техният трафик се е свил със 73 на сто за една година. Летищата извън ЕС, но в периметъра на дейност на ACI, според данните, отчитат малко по-малък спад от 61.9 на сто, като водещи в тази тенденция са Русия и Турция, които са по-слабо засегнати от ограниченията за придвижване. Виждате сериозен аванс в развитието на турските летища. Многократно бяхме обвинявани, че се готвим да дадем летище София на турска компания. Към настоящия момент – дали недаването на летище София на концесия на признати европейски инвестиционни фондове и на водещ летищен оператор, какъвто е този на летище Мюнхен, няма да се окаже добър начин за забавяне на развитието на летище София и подчиняването му на турските летища.

По-оптимистичните анализи предвиждат възстановяване на трафика на нивата от 2019 г., до 2024 г. и то предимно за полетите на къси разстояния, а по-песимистичните предвиждат възстановяването на трафика на нивата от 2019 г. да се случи до 2030 г.

В допълнение – според информация от преди няколко дни, един от терминалите на новото летище в Берлин ще бъде затворен поради липса на пътници.

**7.** Според наличната официална информация, трафикът на летище София се е свил на нивото от 2.9 млн. обслужени пътници за 2020 г. спрямо 7.1 млн. обслужени пътници за 2019 г.

**8.** **Според анализа на Международната финансова корпорация,** част от Групата на Световната банка, са налице сериозни структурни промени в авиационния бранш, придружени от сериозен спад на приходи и риск от фалити на авиокомпаниите.

**9.** **На 27 октомври 2020 г. Концесионерът** направи предложение за възстановяване на икономическия баланс на концесията. Предложението включва отлагане на плащането на годишните концесионни възнаграждения, дължими за първите 10 години от срока на концесията, за до последните 10 години от срока на концесията. Предложението включва и увеличаване на размера на инвестициите от 608 млн. евро на 624 млн. евро. Концесионерът потвърди ангажимента си за плащане авансово на държавния бюджет на сумата в размер на 281,210,535 евро без ДДС**,** изграждането на нов Терминал 3 до десетата година от срока на концесията. Концесионерът категорично заяви, че това са условията, при които финансиращите институции ще финансират проекта.

За информация – проектът се финансира от Европейската банка за възстановяване и развитие, Черноморската банка за търговия и развитие, Международната финансова корпорация, част от Групата на Световната банка, очаква се да се включи и Европейската инвестиционна банка. Това са международни финансиращи институции, в които българската държава е пълноправен акционер и тяхното участие ни дава на нас, като държава достатъчно гаранции и сигурност в жизнеспособността на този проект. Другите финансиращи институции са големи европейски търговски банки.

Предложението на концесионера съдържа и ангажиментите на страните по Концесионния договор, всяка година да извършват мониторинг на ситуацията на възстановяване на сектора и да предприемат съответните действия в тази връзка.

**10.** **Предложението на Концесионера** беше предоставено на вниманието на Генерална дирекция „Конкуренция“. Към момента Генерална дирекция „Конкуренция“ на Европейската комисия разглежда предложението и очакваме нейното решение.

**11.** **При положително решение** от Европейската комисия, има два подхода: приемане на предложението на концесионера или отхвърляне. Какво се случва, ако не приемем предложението на Концесионера, което с обратен знак е, ако приемем неговото предложение:

 **(а) не получаваме Първоначалното концесионно възнаграждение в размер на 281,210,535 евро** без ДДС, което следва да бъде платено авансово най-късно на Началната дата на концесията. Плащането от страна на Концесионера на Първоначалното концесионно възнаграждение е сериозен приход за държавния бюджет, особено в тежка икономическа ситуация.

**Кратка сметка:** Преките финансови приходи в държавния бюджет, които се очакват **само** 10 от Първоначалното концесионно възнаграждение, значително надхвърлят преките приходи в бюджета от настоящия летищен оператор – държавното дружество „Летище София“ ЕАД. Общо за последните 20 (двадесет) години държавният оператор на летище София – едноличното търговско дружество със сто на сто държавно участие в капитала „Летище София“ ЕАД е платило на държавата под формата на дивидент сума в размер на около 88.6 милиона евро, което, разпределено за 20 години е по почти 4.5 млн. евро годишно. Разделена на 35 години (Срокът на концесията), само сумата от авансово платеното Първоначално концесионно възнаграждение, означава, че държавата авансово ще получи по около 8.18 милиона евро годишно, и то платени авансово. Тоест почти два пъти повече.

**(б) не получаваме годишните концесионни възнаграждения;**

**(в) няма инвестиции в летището.**

**Кратка сметка:** инвестициите, извършени от държавния оператор едноличното търговско дружество със сто на сто държавно участие в капитала „Летище София“ ЕАД общо за последните 20 години възлизат на около 244.5 милиона евро, като в тях се включват и изграждането на Терминал 2 и пистата за излитане и кацане.

**(г) държавата се лишава от възможността за професионално и на международно ниво управление на най-голямото си летище.** Летище София ще продължи да бъде политически управлявано, независимо от това коя е управляваща политическа сила. Това ще постави летище София в по-лошо положение спрямо други конкурентни летища, включително в държави извън Европейския съюз, които се управляват от международни оператори, и ще забави развитието му.

(д) при прекратяването на Концесионния договор, **рискът от управлението и експлоатацията на летището ще остане за държавата в лицето на държавния летищен оператор „Летище София“ ЕАД, особено в ситуация на силно засегнат от пандемията авиационен сектор.**

Тъй като инфраструктурата на летище София е публична държавна собственост, държавата ще следва да се намеси при осигурява на средства, включително, чрез заеми от финансиращи институции, които ще следва да бъдат обезпечени с държавни гаранции (по подобен начин са изградени и настоящият Терминал 2 на летище София, както и пистата за излитане и кацане). Държавните гаранции ще увеличат държавния дълг на страната.

**(е) единственият начин да се компенсира товарът на разходи от държавния оператор, са приходите т летищните такси.** Това автоматично означава тяхното драстично увеличаване. От своя страна увеличаването на летищните такси прави летището неконкурентно и директно отваря врати за развитие на летищата от съседни държави. Подобен подход категорично може да бъде определен като стъпка към фалиране за дълги години напред на най-голямото ни летище;

**(ж) държавата няма да получава дивидент от настоящия оператор „Летище София“ ЕАД.** Това се потвърждава и от отчетите на държавното дружество, съгласно които за 2020 г. по оперативни данни отчетеният финансов резултат е загуба в размер на около 1.6 млн. евро (показател за това, че дружеството няма да внася дивидент в бюджета), а извършените инвестиции са в размер на едва малко над 500 000 евро, което е крайно недостатъчно за развитието на летището.

**(з) при откриването на нова процедура държавата няма да може да получи оферти с такива безспорни предимства.** За информация – вчера за пореден път удължихме срока за подаване на оферти за концесията на летище Пловдив.