
Проект 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, приета с Постановление № 280 на Министерски съвет от 1998 г.

Публикуван на: 15.08.2012



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане за срок от 30 дни и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Мотиви:

Предлаганите изменения и допълнения засягат наредбата в частта ѝ за:

I. летищните такси – проектът в тази част е в изпълнение на приетите изменения и допълнения в Закона за гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр. 81 от 2011 г.), свързани с въвеждането в националното законодателство на изискванията на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси (ОВ, L 70 от 2009 г.).

II. таксите за аеронавигационно обслужване – проектът в тази част е в изпълнение на приетите изменения и допълнения в Закона за гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр. 81 от 2011 г. и ДВ, бр. 99 от 2011 г.) и в изпълнение на Споразумението между Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) и Република България относно таксите за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата, ратифицирано със закон (обн., ДВ, бр. 60 от 2012 г.).

I. Изменения и допълнения относно летищните такси:

Целта на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, е да се установи обща рамка, която да уреди общите принципи за определяне на летищните такси на всички летища в Европейския съюз, отворени за търговски трафик, чийто годишен трафик е над 5 милиона превозени пътници, както и за летището с най-голям брой пътнически превози във всяка държава – членка на Европейския съюз. За Република България това е летище София.

Съгласно чл. 2, т. 4 от директивата "летищна такса" е налог, който се събира в полза на управляващия летището орган и се заплаща от ползвателите на летището за използване на съоръженията и услугите, които се определят изключително от управляващия летището орган и които са свързани с кацане, излитане, светотехническо осигуряване и паркиране на въздухоплавателните средства, както и с обработката на пътници и товари.

Съгласно чл. 16д, ал. 2, т. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" разработва и предлага за утвърждаване от Министерския съвет с наредбата по чл. 122, ал. 1 от закона на методика за определяне размера на летищните такси по видове. Методиката се основава на принципите на разходоориентираност, прозрачност и равнопоставеност на ползвателите на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България. В тази връзка проектът на наредба предвижда методиката за изчисляване на таксите, които ще се договарят от летищния оператор по чл. 16д, ал. 2, т. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване – летищния оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищния оператор на летище с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България ("Летище София" ЕАД).

Методиката е изготвена при спазване на разпоредбите на чл. 7, ал. 2, б. "в" и чл. 8 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, според които предмет на консултации между летищния оператор и ползвателите на летището са инфраструктурните проекти на летището. Таксите, събирани от летището, ще покриват вложените инвестиции от страна на летището за обекти и инфраструктура, когато проектите за тях са били консултирани с ползвателите на летището.

В проекта на наредба са въведени новите такси за сигурност и за шум (екологична), заедно със съпътстващите ги компоненти. Компонентите, свързани със сигурността, са извадени от компонентите, формирали досега съществуващите такси за кацане на въздухоплавателните средства, такси за обслужване на пътници, започващи пътуване от летището и такси за паркиране. Елементите, включени в такса за сигурност и шум (екологична) са съобразени с указанията по Doc 9082 на ИКАО.

В чл. 15 в ал. 4 и 5 от проекта е отразено предложението на "Летище София" ЕАД във връзка с обслужването на пътници при изпълнение на полети, пренасочени към друго летище поради неблагоприятни метеорологични условия или други причини. Целта е да се избегне риск от двойно таксуване на пътниците, ползвали услугата обслужване на пътници, започващи пътуването от летището на всяко от двете летища – основно и резервно.

В методиката за изчисляване на таксите, които ще се договарят от летищния оператор по чл. 16д, ал. 2, т. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване се предвижда в таксите, събирани от този оператор, да се включват и административни разходи, включително за издръжката на органа по чл. 16д от Закона за гражданското въздухоплаване.

С чл. 16д от Закона за гражданско въздухоплаване Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е определена за националния независим надзорен орган по смисъла на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.), който разглежда и се произнася при спорове между летищния оператор и ползвателите на летището по целесъобразността и законосъобразността на основанията за изменение на размера на летищните такси, които е определил летищният оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищният оператор на летище с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България.

За да упражнява правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин, на независимия надзорен орган трябва да бъдат осигурени от държавата необходимите

финансови ресурси и капацитет за ефективно изпълнение на задачите, възложени му от законодателството (чл. 11, ал. 5 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и глава "X в" от Закона за гражданското въздухоплаване).

Правната възможност за финансирането е налице в действащото право на Европейския съюз. Финансирането на дейността на независимия надзорен орган по смисъла на чл. 11 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, се урежда в ал. 5 от същата разпоредба. Предвижда се създаване на механизъм за финансиране, който може да включва събиране на такси от ползвателите на летището и от управляващия летището орган.

С настоящото предложение се отчита обстоятелството, че в Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е необходимо да бъдат назначени допълнително лица с подходяща квалификация. За целите на произнасянето по споровете независимият надзорен орган ще назначава експертизи и оценки, за които ще е необходимо да бъдат предвидени средства. За финансиране на дейността на независимия надзорен орган таксите от образувани производства пред него няма да бъдат достатъчни, за да се очаква този орган да е в състояние да заработи с съответствие с влезлите в сила изменения в закона. Наред с това е необходимо да се отчита и обстоятелството, че приходите от тези такси (за образувани производства) не могат да бъдат разходвани за дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", поради съществуващите бюджетни ограничения. Необходимо е да се предвиди възможност за постоянни финансови постъпления, които да гарантират не само създаването, но и постоянното функциониране на органа, като същевременно това финансиране не представлява прекомерна финансова тежест за заинтересуваните субекти и авиационната индустрия.

С измененията и допълненията в Закона за гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр. 81 от 18.10.2011 г.) се въвеждат такса "сигурност" и такса "шум (екологична)" на всички международни летища. Принципно тези такси следва да са разходоориентирани и да покриват разходите за сигурност и разходите за мероприятия, свързани с опазване на околната среда. С изключение на летище София, където и тези нови такси са включени в методиката и процедурата по договаряне, за останалите летища (включително летищата във Варна и Бургас, за които е предоставена концесия), таксите се определят с наредбата. При калкулиране на себестойността на разходите са взети предвид принципите на ИКАО, Дос 9562 и 9082, разпоредбите на Концесионния договор за летищата във Варна и Бургас, както и съществуващите и прогнозни нива на трафика към съответното летище.

Във връзка с изложеното се предлагат следните конкретни размери на съответните летищни такси по летища:

а) За летище Варна и летище Бургас:

Такса сигурност:

А. до 31.12. 2012 г. за летище Варна – 1,77 евро на заминаващ пътник и за летище Бургас – 1, 21 евро на заминаващ пътник.

Б. от 01.01.2013 г. до 31.12.2013 г. за летище Варна – 4,36 евро на заминаващ пътник и за летище Бургас – 2, 92 евро на заминаващ пътник.

В. от 01.01.2014 г. за летище Варна – 5,42 евро на заминаващ пътник и за летище Бургас – 4, 32 евро на заминаващ пътник.

Такса за шум (екологична) :

А. за 2012 г. – за летище Варна и за летище Бургас - 0,00 евро.

Б. от 01.01.2013 г – за летище Варна – 3, 74 евро и за летище Бургас - 3, 74 евро.

б) за летище Пловдив:

По отношение на таксите в Летище Пловдив, които бяха намалени с 50% за период от две години (от 01.05.2010 г. до 01.05.2012 г.), предлагаме удължаване действието на

намалените такси с две години. Ефектът от намалените такси е безспорно позитивен, както в оперативен, така и във финансов аспект. Те позволиха, за първи път в историята на Летище Пловдив, да бъдат договорени и стартирани целогодишни редовни полети. Въпреки, че отделните такси са намалени двойно, общата сума на приходите отчита ръст. Това се дължи на чувствително повишения обем на дейността на Летище Пловдив, предпоставка за което са по-добрите финансови условия към авиокомпаниите и което ще позволи продължаващо развитие на летището и в средносрочен план. Обратно, връщането към по-високите нива на таксите ще има негативен ефект и ще доведе до възпиране навлизането на нови авиопревозвачи, а също и най-вероятно до оттегляне на съществуващи партньори.

Предлаганата от "Летище Пловдив" ЕАД такса шум (екологична) практически е 50% от таксата за кацане на въздухоплавателните средства през деня и 100% от тази такса през нощта. Към момента "Летище Пловдив" ЕАД няма разходи, свързани с този тип такса. Не се налага да бъдат предприемани мерки за намаляване на ефекта от шума за жилищата в района на летището. Няма и система за измерване на авиационния шумов фон. Схемите на полети от и до летището не генерират наднормен шум в съседните на летището селищни агломерации. По тази причина предлаганата такса не е разходоориентирана и практически води до увеличаване на таксите за авиокомпаниите в сравнение с настоящите нива.

Предвид горното в проекта е предложено таксата за шум да бъде в размер на 5% от таксата за кацане от 06:00 до 22:00 ч. и 10% от същата такса от 22:00 до 06:00 ч. местно време.

По таксата за сигурност се предлага да бъде 50% от таксата за обслужване на пътници, започващи пътуване от летището.

в) за летище Горна Оряховица:

Предлагаме таксата за сигурност за заминаващ пътник на "Летище Горна Оряховица" ЕАД да е 1.5 евро, тъй като съответства на политиката за привличане на нискотарифни и чартърни авиокомпани на това летище.

Предложената такса за шум (екологична) не съответства на разходите на летището по ограничаване вредното въздействие върху околната среда. Не е установено вредно влияние от полетите от/до летището върху съседните селищни агломерации. В тази връзка се предлага такса за шум – 0.15 евро/тон максимално излетно тегло за всички видове въздухоплавателни средства.

В проекта са включени и разпоредби, целящи уеднаквяване и осъвременяване на терминологията в нормативния акт. Такива са предложените изменения в чл. 2, ал. 2, чл. 5, ал. 3 и ал. 4, чл. 10, ал. 4, т. 3, чл. 10, ал. 4, т. 11, чл. 12, ал. 2, чл. 14, ал. 2 и ал. 3 от проекта.

В чл. 5, ал. 3, т. 2 от проекта изричното изброяване на субектите, които ще издават фактури при събирането на летищните такси, произтича от изменението в Закона за гражданското въздухоплаване, въвеждащо разпоредбите на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.), съгласно което на летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България се предоставя правомощието да договаря с потребителите на летището таксите, които ще събира.

Настоящата разпоредба цели да даде изрична яснота за субектите, които ще осъществяват фактурирането при плащане на летищните такси, с оглед различния приложим режим спрямо всеки от тях:

- летищната администрация на летище София от името на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в случаите на международен договор, ратифициран, обнародван и влязъл в сила за Република България и при условията,

определени в него;

- летищните администрации на летище Пловдив и летище Горна Оряховица, за които остава приложим досега съществуващият режим, а именно – от името на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация";

- Летище Варна и Летище Бургас – обект на концесия, за които приложимият режим за събиране и фактуриране на таксите произтича от уредбата по концесионния договор между Република България, представлявана от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и "Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД.

В чл. 5, ал. 3, т. 4 в проекта на наредбата се добавя летищният оператор на летището с годишен трафик е над 5 милиона превозени пътници, както и за летището с най-голям брой пътнически превози, с оглед привеждането в съответствие на разпоредбата с чл. 120, ал. 5, т. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване.

В чл. 9 от наредбата се въвежда изменение, с което се цели конкретизиране на задълженото лице по заплащането на летищните такси. Собственикът на въздухоплавателното средство не винаги е субектът, осъществил полета на съответното летище. Настоящата редакция на разпоредбата на чл. 9 създава трудности при прилагането ѝ в съвременните икономически условия и при разнообразието на отношенията, свързани с възможностите за експлоатирането на дадено въздухоплавателно средство (на основание договор за лизинг, наем).

II. Изменения и допълнения относно таксите за аеронавигационно обслужване:

1. Промени, свързани с прилагането на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси (ОВ, L 70 от 2009 г.), въведена във вътрешното законодателство със Закона за гражданското въздухоплаване.

В чл. 19, ал. 1, т. 1 от наредбата думата "светотехническото" се заличава.

Съгласно чл. 2, ал. 4 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси (ОВ, L 70 от 2009 г.), светотехническото осигуряване, респективно разходите, свързани с неговото предоставяне, следва да бъде елемент на летищните такси. В същата разпоредба от директивата се посочва, че "летищна такса" означава налог, който се събира в полза на управляващия летището орган. Тази разпоредба на директивата е въведена с текста в § 37 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване. В изпълнение на § 37 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване, Министерският съвет прие Решение № 662 от 6 август 2012 година за предоставяне за управление на имоти и вещи – публична държавна собственост, на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Решение № 663 от 6 август 2012 година за безвъзмездно предоставяне на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията ползването и управлението на активите – публична държавна собственост, представляващи съоръжения и системи на визуалните аеронавигационни средства (светотехническо осигуряване), и даване на съгласие за сключване на допълнително споразумение за изменение и допълнение на Договора за концесия на гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна, сключен с концесионера "Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" от 10 септември 2006 г. На практика, посочените решения са техническото изпълнение на законовото изискване светотехническото осигуряване да се извършва и предоставя от летищните оператори и да е елемент от съответната летищна такса. До законовите изменения дейността по светотехническо обслужване се извършваше от Държавното предприятие "Ръководство на въздушното движение" и то събираше такса за тази дейност.

2. Промени с оглед постигането на съответствие на текстовете на чл. 18, ал. 1 и чл. 19, ал. 1 от наредбата по отношение на съдържанието на разходите за тези такси и

възможностите, предвидени в Принципите на Евроконтрол[1] за установяване на разходната база и изчисляването на таксовите единици при прелитане. В тази връзка се предлага в чл. 19, ал. 1, т. 2 от наредбата да се отмени.

Съгласно чл. 2.5.7 от Принципите на Евроконтрол за установяване на разходната база и изчисляването на таксовите единици при прелитане, разходите за аеронавигационна информация могат или да бъдат отнасяни изцяло към разходната база прелитане, или да бъдат разпределяни между разходите за предоставяне на аеронавигационно обслужване при прелитане и за предоставяне на аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата. До момента, тъй като зоните и районите на летищата са традиционно проблемна зона от гледна точка на приходите и позовавайки се на тази разпоредба на Принципите на Евроконтрол, разходите за аеронавигационното информационно обслужване са отнасяни изцяло към разходната база "прелитане".

Освен това, разходите за осигуряване на метеорологичното обслужване се разпределят между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните и районите на летищата в съотношение около 75/25. Същевременно в елементите, изброявани в чл. 18 отсъства метеорологично обслужване.

Разходите за предоставянето на аеронавигационна и метеорологична информация биха могли да бъдат елементи на разходната база и за двата вида такси, докато в сегашната редакция на Наредбата е предвидено те да бъдат елемент само на таксите за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата. Това не съответства на действителното положение в момента и на текстовете в Принципите на Евроконтрол.

3. Промени, произтичащи от Споразумението между Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) и Република България относно таксите за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата, ратифицирано със закон (обн., ДВ, бр. 60 от 2012 г.). В тази връзка се правят следните предложения:

3.1. В чл. 5, ал. 3, т. 2 и т. 3 се изменят така:

"(3) Фактурата се издава от:

2. Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" – за таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 за въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло по-малко от 2,0 т.;
3. бюрото за събиране на пътните такси към Евроконтрол – за таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 за въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло равно или по-голямо от 2,0 т. и таксите по чл. 3, ал. 2, т. 2";

3.2. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:

а) Алинея 1 се изменя така:

"(1) При неспазване на определение във фактурата срокове за плащане таксите по чл. 3, ал. 1 и ал. 2, т. 1 за въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло по-малко от 2,00 т. се събират с дължимата законна лихва за всеки просрочен ден."

б) Алинея 2 се изменя така:

"(2) При неспазване на срока за плащане на таксата по чл. 3, ал. 2, т. 2 и таксите по чл. 3, ал. 2, т. 1 за въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло равно или по-голямо от 2,0 т. се дължи лихва, чийто годишен размер е 11,57 на сто.";

в) Алинея 4 се изменя така:

"(4) При закъснения в плащането длъжникът погасява първо задължението за таксата и след това - за лихвите по ал. 1";

г) създава се нова ал. 5:

"(5) При закъснения в плащането по фактурите, издадени по ал. 5, ал. 3, т. 3, длъжникът погасява задълженията си съгласно Условието за прилагане на системата за пътни такси и условията за плащане – документ YY.60.02 на Евроконтрол.";

д) Досегашната ал. 5 става ал. 6."

3.3. В чл. 8 се създава ал. 3:

"(3) Превозвачите заплащат таксите по чл. 3, ал. 2 както следва:

1. за фактурите издадени по чл. 5, ал. 3 т. 2 и известията за лихви по чл. 7, ал. 3 - във валутата BGN или EUR посочена в съответната фактура и известие за лихва по посочените банкови сметки;

2. за фактурите издадени по чл. 5, ал. 3 т. 3 съгласно разпоредбата на чл. 2.1 от Споразумението между Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) и Република България относно такси за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата".

Съгласно Споразумението между Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) и Република България относно таксите за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата, ратифицирано със закон (обн., ДВ, бр. 60 от 2012 г.), Евроконтрол ще събира такси за аеронавигационно обслужване за всички полети в зоните и районите на летищата, с изключение на тези, които се изпълняват от въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло по-малко от два тона и на полети, които се изпълняват по визуални правила.

С предходно изменение в наредбата (обн. ДВ. бр. 107 от 2011 г.) се стесни кръга на освободените от такси полети, но този процес, както беше посочено в доклада на заместник министър-председателя министър на финансите и на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията до Министерския съвет, предстои да продължи и през 2012 г. В тази връзка, таксите в зоните и районите на летищата, които съгласно споразумението няма да се събират от Евроконтрол, ще продължат да се събират от Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение". Анализите на структурата на трафика за всички освободени от такси полети в зоните и районите на летищата показват, че потенциалът за приходите, които биха могли да бъдат събрани, варира от 400 до 1,000 хил. лв. годишно. Тези стъпки са насочени и към минимизиране на ефекта върху държавния бюджет, който би могъл да има чл. 9.4. от Регламент 1794/2006 г. относно възстановяване на разходите за освободени полети в зоните и районите на летищата от 2013 г. с оглед на задължителното му прилагане. През 2012 г. се планира провеждането на консултативни срещи с представители на авиопревозвачите, на които да се обсъди въвеждането на методика и на таксова единица за таксуване на полети, които в момента са освободени от такси по чл. 21, ал. 1, т. 3. Това налага в наредбата следва да се въведе разделение относно това кои такси за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата се събират от Евроконтрол и кои от Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение".

Основанието за предложените редакции в чл. чл. 5, 7 и 8 е, че таксите, събирани от Евроконтрол са подчинени на правила, които са различни от националното ни законодателство, а тези, които продължават да се събират от Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение", са съобразени с него. Поради това с тези редакции са описани подробно реда, начина, обхвата, и плащанията в зависимост от това кой издава съответните документи за предоставеното аеронавигационно обслужване.

III. Изменения и допълнения, свързани с редакционно подобряване на разпоредби от наредбата.

В чл. 12 се предлага да се изменят термините, тъй като се цели терминологично уеднаквяване с установените термини в Наредба № 14 от 29.09.2000 г. за летищата и летищното осигуряване (обн., ДВ. бр. 103 от 16.12.2000 г.).

Предложени са определения за "перонна местостоянка" и "местостоянка за дългосрочен престой" в Допълнителните разпоредби – нови т. 19 и т. 20. Целта на дефинирането на посочените термини е да бъдат улеснени летищните и авиационните оператори в договорните им отношения по повод базирането на въздухоплавателните средства. "Перонна местостоянка" е такъв вид местостоянка, която е отразена в Сборника за

аеронавигационна информация и публикация на Република България (AIP) и се използват за нуждите на оперативната експлоатация на летището. Определението на "местостоянка за дългосрочен престой" като местостоянка, разположена в зона, определена от летищната администрация за зона за дългосрочно паркиране и публикувана в Сборника за аеронавигационна информация и публикация на Република България (AIP). В чл. 13, ал. 1, т. 1 се въвежда ново основание за освобождаване на въздушните превозвачи и авиационните оператори от заплащане на такса паркинг: при задържане на въздухоплавателното средство поради мероприятия, свързани със сигурността на полета.

[1] Principles for Establishing the Cost-base for En route Charges and the Calculation of the Unit Rates (Doc. 11.60.01)

Пълният текст на проекта 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, приета с Постановление № 280 на Министерски съвет от 1998 г. (обн., ДВ, бр. 2 от 1999 г., изм. и доп., бр. 15 от 2000 г., бр. 9 и 62 от 2001 г., бр. 19 от 2002 г., бр. 16 от 2003 г., бр. 32 и 71 от 2004 г., бр. 15 и 96 от 2005 г., бр. 22 от 2006 г., бр. 1 и 25 от 2007 г., бр. 34 и 92 от 2008 г., бр. 28 от 2010 г., и бр. 20 и 107 от 2011 г.) може да се види в **Приложението**.

Лица за контакти:

Красимира Стоянова - директор на дирекция "Правна" в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
тел. 02 / 9409432

ел. адрес: krstoyanova@mtitc.government.bg

Людмил Манасиев - директор на дирекция "Летища, авиационна сигурност и аеронавигационно обслужване" - Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация",
тел. 02 / 9371050

Христо Стерианов - директор на дирекция "Летищно осигуряване на полетите"
тел. 02 / 9372109

Мариана Кирилова - директор на дирекция "Авиационно маркиране и анализ"
тел. 02 / 9372393

Йорданка Серафимова - ръководител отдел "Икономическо планиране и анализ"
тел. 02 / 9372506

Приложение

» [Проект 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, приета с Постановление № 280 на Министерски съвет от 1998 г. \(обн., ДВ, бр. 2 от 1999 г., изм. и доп., бр. 15 от 2000 г., бр. 9 и 62 от 2001 г., бр. 19 от 2002 г., бр. 16 от 2003 г., бр. 32 и 71 от 2004 г., бр. 15 и 96 от 2005 г., бр. 22 от 2006 г., бр. 1 и 25 от 2007 г., бр. 34 и 92 от 2008 г., бр. 28 от 2010 г., и бр. 20 и 107 от 2011 г.\)](#) (203.5 KB)