



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА

ЗАПОВЕД

№ 71-08-199/05.05.22 г. Г.

На основание чл. 1, чл. 1а и § 2 от Постановление № 454 на Министерския съвет от 2021 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2021 г. (обн., ДВ, бр. 110 от 2021 г., доп., бр. 31 от 2022 г.) и т. 2.3 от Приложението към Постановление № 454 на Министерския съвет от 2021 г., § 3 от Преходните и заключителните разпоредби на Постановление № 51 на Министерския съвет от 13 април 2022 г. за допълнение на Постановление № 454 на Министерския съвет от 2021 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2021 г. (обн., ДВ, бр. 31 от 2022 г.), чл. 60, чл. 132, ал. 2, т. 2 и чл. 149, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс, Решение С(2022)1796 от 17.03.2022 г. по дело SA.100321 (2022/N) от Европейската комисия относно съвместимостта на помощта с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква „б“ от Договора за функционирането на Европейския съюз, чл. 16 от Устройствения правилник на Министерството на транспорта и съобщенията, приет с Постановление № 232 на Министерския съвет от 2009 г., (обн., ДВ, бр. 78 от 2009 г., изм. и доп., бр. 15 от 2010 г., бр. 74 от 2010 г., доп., бр. 54 от 2011 г., изм. и доп., бр. 64 от 2011 г., бр. 22 от 2012 г., бр. 6 от 2013 г., изм., бр. 64 от 2013 г., бр. 77 от 2013 г., изм. и доп., бр. 33 от 2015 г., изм., бр. 92 от 2015 г., изм. и доп., бр. 86 от 2016 г., изм., бр. 70 от 2018 г., изм. и доп., бр. 12 от 2019 г., изм., бр. 7 от 2020 г., бр. 1 от 2022 г.), чл. 2, ал. 2, чл. 5, ал. 7 и чл. 13 от Реда за подаване, разглеждане и преценка за допустимост на заявленията за кандидатстване на въздушните превозвачи, с оперативен лиценз на превозвач на Общността с разрешение за превоз на пътници, издаден от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ за получаване от държавата на безвъзмездни средства, утвърден от министъра на транспорта и съобщенията, с рег. № ПРР-2/14.04.2022 г. и

Доклад № РА-08-179/05-05 от .....2022 г. от оценителната комисия, назначена със Заповед № РД-08-179/20.04.2022 г. на министъра на транспорта и съобщенията

### **НАРЕЖДАМ:**

**I.** Одобрявам предоставянето на безвъзмездни средства в общ размер на **56 039 291,04 (петдесет и шест милиона тридесет и девет хиляди и двеста деветдесет и един и 0,04) лева** на допустимите кандидати, след извършен от оценителната комисия, назначена със Заповед № РД-08-179/20.04.2022 г. на министъра на транспорта и съобщенията, подбор (оценка за административно съответствие и допустимост) на заявленията за кандидатстване по Схема SA.100321 (2022/N) за предоставяне от държавата на безвъзмездни средства на въздушните превозвачи с оперативен лиценз на превозвач на Общността с разрешение за превоз на пътници, издаден от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, съгласно Приложение № 1.

**II.** Отказвам предоставянето на безвъзмездна финансова помощ на недопустимите кандидати, след извършен от оценителната комисия, назначена със Заповед № РД-08-179/20.04.2022 г. на министъра на транспорта и съобщенията, подбор (оценка за административно съответствие и допустимост) на заявленията за кандидатстване по Схема SA.100321 (2022/N) за предоставяне от държавата на безвъзмездни средства на въздушните превозвачи с оперативен лиценз на превозвач на Общността с разрешение за превоз на пътници, издаден от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, съгласно Приложение № 2.

**III.** Средствата по т. I да се изплатят на допустимите кандидати по посочените в техните заявления банкови сметки в срок до 10 (десет) дни от датата на настоящата заповед.

**IV.** Допускам предварителното изпълнение на настоящата заповед, за да се защитят особено важни държавни и обществени интереси, поради опасност, че може да бъде осуетено изпълнението на заповедта и от закъснението на изпълнението може да последва значителна и трудно поправима вреда. Мотивите за наличието на тези основания са следните:

Въздушният транспорт е един от най-силно засегнатите отрасли от пандемията от COVID-19 в световен мащаб. По данни на Международната организация за въздушен транспорт (ICAO) световният пътнически трафик се срива с безпрецедентен спад в историята. В сравнение с 2019 г. броят на превозените пътници е с 60% по-нисък през 2020 г. и с 49% по-нисък през 2021 г. Прогнозите за 2022 г. са около 26-30 на сто под нивата на световния пътнически трафик

през последната година преди пандемията. Пропуснатите приходи от превоз на пътници на авиокомпаниите са в размер на USD 372 милиарда и USD 324 милиарда през 2020 и 2021 г., съответно. Според актуалната прогноза на ICAO, пълно възстановяване на въздушния транспорт не се очаква и през 2022 г., като загубите на авиокомпаниите ще бъдат между USD 182 и 205 милиарда (доклад Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, март 2022 г.; [https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO\\_coronavirus\\_Econ\\_Impact.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO_coronavirus_Econ_Impact.pdf)).

По данни на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), през 2021 г. броят на международните пътници е достигнал едва 27% от нивата за 2019 г. Очаква се това да се подобри до 69% през 2022 г., 82% през 2023 г., 92% през 2024 г. и 101% през 2025 г. (<https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>).

В същото време, в Европа възстановяването на отрасъла ще бъде забавено и под въздействие на новата криза – войната в Украйна. Съгласно проучването на организацията „IATA Factsheet: The impact of the war in Ukraine on the aviation industry“ от 25 март 2022 г., въздушното пространство на Украйна е затворено. Според данни от 2021 г. би могло да се прогнозира, че това води до спиране на движението по въздух на около 3,3% от общия брой пътници, пътуващи по въздух в рамките на Европа и на 0,8 % от общия трафик в световен мащаб. Към датата на проучването, 36 държави, включително държави от ЕС, Обединеното кралство и САЩ, са затворили въздушното си пространство за руски авиокомпани. На свой ред Русия е забранила на авиокомпаниите от повечето от тези държави да влизат или да летят над Русия.

Цените на самолетното гориво рязко се повишиха от началото на конфликта, достигайки USD 150 за барел, което е с 39% повече за месец март и със 121% повече на годишна база. Възможно е натискът за повишаване на цените да продължи, при налагане на по-строги санкции за руския енергиен сектор и в зависимост от потенциала за увеличаване на производството на гориво в други региони на света. Авиокомпаниите имат две възможности за справяне с повишените разходи за гориво: те трябва или да поемат разходите сами, което може да се окаже предизвикателство, тъй като маржовете на печалба и в момента са малки, или да прехвърлят разходите за гориво върху пътниците чрез по-високи цени на самолетните билети. В условията на вече повишена инфлация (5,8 % за индекса на потребителските цени за всички елементи в страните от G-7 през януари) по-високите цени на самолетните билети могат да намалят търсенето на самолетни пътувания. Всичко това насочва компетентните власти на

държавите да намерят подходящи средства за подпомагане на отрасъла на въздушния транспорт, който се нарежда сред най-пострадалите от пандемията.

Въздушният отрасъл в България също е изложен на въздействията от COVID-19 и войната в Украйна и свързаните с тях ограничения в пътуванията. Пътническият трафик до и от страната през 2020 г. е намалял с 67%, а през 2021 г. с 55% в сравнение с 2019 г. (по статистически данни на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“). България е една от европейските държави, които имат най-голям дял от общия брой пътници от Русия и Украйна, пътували до дестинации в Европа през 2021 г.

Авиационният отрасъл е един от важните в икономиката на България, допринасящ за нейното развитие. Той създава работни места, улеснява търговския обмен, подпомага туризма и регионалното развитие. През 2019 г. отрасълът е с директен принос за българската икономика от 8 300 работни места и 1,2 милиарда лева приходи (по данни на НСИ). Освен това, въздушният отрасъл оказва мултиплициращ ефект върху много други сектори, най-силно в туризма и свързаните с него подотрасли. Поради географското местоположение на страната въздушният транспорт е най-бързият и удобен начин за пътуване на туристите до/от България. Прекъсването на въздушния трафик засяга и туристическия сектор, който е основен източник на заетост и валутни приходи в страната (приходите от туристическия сектор представляват 8,1% от БВП на България през 2019 г.). Според проучване на организацията на летищата в Европа (ACI Europe), всеки 10% увеличение във въздушната свързаност на страната допринасят за ръст на БВП на глава от населението с 0,5 %.

Българските въздушни превозвачи отбелязват 78% намаление на пътническия трафик през 2020 г. и 62% намаление през 2021 г. в сравнение с 2019 г. Преди началото на пандемията приносът на тези превозвачи към БВП възлиза на 0,189 % (без да се отчита мултиплициращият ефект). Те осигуряват близо 3000 работни места и генерират приходи в размер на над 900 млн. лв. на годишна база. Поради изключително негативните икономически последици от COVID-19 някои от въздушните превозвачи, притежаващи български лиценз, вече са загубили или са застрашени да загубят лиценза си и дори са изправени пред фалит.

Предоставената финансово-икономическа информация в хода на процедурата по оценяване на заявленията за предоставяне на безвъзмездни средства за подпомагане на въздушните превозвачи, притежаващи български лиценз на превозвач от Общността с разрешение за превоз на пътници, потвърждава общ спад в оборота на тези превозвачи от средно 70% през периода 01.03.2020 – 31.12.2021 г. спрямо същия период за 2019 година. Изключително тежкото отражение на пандемията върху въздухоплавателния сектор налага

спешно предоставяне на помощта на превозвачите, която да подпомогне тяхното пост-COVID-19 стабилизиране и създаде основа за успешно справяне с новите предизвикателства, произтичащи от войната в Украйна, ръста в цените на горивата и инфлационните процеси.

Необходимо и обществено оправдано е да се съхрани жизнеспособността на важен за икономиката на Република България сектор, правилното и целенасочено развитие на който носи големи косвени ефекти за националното стопанство в неговата цялост. Навременното предоставяне на настоящата помощ ще запази конкурентоспособността на българските авиокомпании на един изключително динамичен и силно развит в европейски мащаб отрасъл.

Съгласно Решение С(2022)1796 от 17.03.2022 г. по дело SA.100321 (2022/N) от Европейската комисия относно съвместимостта на помощта с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква „б“ от Договора за функционирането на Европейския съюз помощта трябва да бъде предоставена по мярката не по-късно от 30 юни 2022 г. Това е и срокът, предвиден в т. 22, буква „d“ и т. 87, буква „а“ от Временната рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19 С (2020) 1863, приета на 19 март 2020 г., и нейните изменения С (2020) 2215 от 3 април 2020 г., С (2020) 3156 от 8 май 2020 г., С (2020) 4509 от 29 юни 2020 г., С (2020) 7127 от 13 октомври 2020 г., С (2021) 564 от 28 януари 2021 г. и С (2021) 8442 от 18 ноември 2021 г., след изтичането на който Република България няма да може да подпомогне въздушния си сектор. С оглед посоченото, липсата на предварително изпълнение на тази заповед би нанесло огромна и непоправима вреда на въздушните превозвачи с валиден оперативен лиценз на превозвач на Общността с разрешение за превоз на пътници, издадено от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и на българската икономиката като цяло. Това ще лиши всички български авиокомпании, които са потенциален получател на финансовата подкрепа от държавата, от възможността за излизане от тежката криза, предизвикана от пандемията от COVID-19.

V. Допуснатото предварително изпълнение по т. IV може да се обжалва чрез Министерството на транспорта и съобщенията пред Върховния административен съд в 3-дневен срок от съобщаването на заповедта, независимо дали заповедта е била оспорена.

VI. Заповедта може да се обжалва пред Върховния административен съд в 14-дневен срок, считано от датата на нейното съобщаване на всеки кандидат, подал заявление.

VII. Заповедта да се публикува на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията.

**VIII.** Съобщаването на заповедта да се извърши чрез нейното изпращане на електронната поща на всеки кандидат, посочена в подаденото заявление.

Контрол по изпълнението на заповедта възлагам на Владимир Върбанов – заместник-министър на транспорта и съобщенията.

Копие от настоящата заповед да се предостави на съответните длъжностни лица за сведение и изпълнение.

- Приложения:** 1. *Списък на одобрените за финансиране заявления;*  
2. *Списък на неодобрените за финансиране заявления.*

