**ПРИЛОЖИМ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ**

* 1. **Проект „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/”, изготвена от ДППИ**

**Проектът е в съответствие с правилата за държавните помощи по Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 година, последно изменен с Регламент (ЕС) № 2023/1315 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора и по специално чл. 56б „Помощи за морски пристанища“.**

**Описание на проекта:** Посредством капитално драгиране на басейна между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/” ще се създадат необходимите условия за подход и маневриране на корабите и ще се обезпечат потребностите от нови маневрени зони, съобразно инвестиционните проекти на пристанищните оператори на терминалите, разположени в акваторията на пристанище Бургас. Към настоящия момент липсват кейови места за контейнеровози с дълбочина 15,50 м. на терминалите в района на пристанище Бургас, тъй като са въведени ограничителни параметри за газене и дължина на корабите, които не съответстват на параметрите на най-големия разчетен кораб, за който е проектирана съответната кейова стена. Удълбочаването на акваторията на корабните места представлява капитално драгиране, с което ще бъдат постигнати нови проектни дълбочини, което ще позволи безопасно влизане на по-големи кораби. Реализацията на проекта ще позволи обработка на кораби с дължина до 260 м, ширина до 32 м, газене до 14.5 м и БТ 80 000 т. До края на 2023 г. е възможно да се изпълнят 10-15% от общия обем дейности. Необходимите средства за завършване на проекта се планира да бъдат осигурени чрез ПТС 2021-2027. Въвеждането в експлоатация на кейовите места се предвижда за началото на 2025 г. Посредством реализацията на проекта пристанище Бургас ще се развие като адекватна входна/изходна точка по коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и ще се допринесе **за изпълнението на Плана за действие за „Коридори на солидарността“** чрез създаването на нови възможности за износ на селскостопански продукти и други товари от Украйна.

Предвижда се реализацията на проекта да се осъществи в две фази. Фаза 1 от проекта да се финансира по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., а фаза 2 от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. със средства от Плана за действие за „Коридори на солидарността“.

ДП „Пристанищна инфраструктура“ в съответствие с разпоредбата на чл. 115м от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ) изгражда пристанищни акватории и следва да обезпечи необходимия достъп чрез удълбочаване на съществуващите и изграждане на нови дълбоководни корабни места.

Удълбочаването на пристанищната акватория на корабни места № 27 и № 28 представлява капитално драгиране, с което ще бъдат постигнати нови проектни дълбочини. Достигането на нови, по-големи дълбочини в акваторията ще позволи устройственото планиране на пристанищата да се съобрази с възможността за безопасно влизане и приставане на по-големи кораби контейнеровози и ще осигури необходимите предпоставки за развитие на терминалите. Реализацията на проекта ще позволи обработка на кораби с газене до 14.5 м и БТ 80 000 т.

С извършване на капиталното драгиране ДП „Пристанищна инфраструктура“ ще създаде условията, които са необходими на пристанищните оператори да изпълняват своята дейност.

Дейностите по проект „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/” попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 651/2014 за групово освобождаване (ОРГО), изменен чрез Регламент (ЕС) 2017/1084 на Комисията от 14 юни 2017 година. В определения за помощи за пристанища в т. 159 от Регламента е дадена дефиниция за „инфраструктура за достъп“ с текст „всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша, море или река от ползвателите до пристанище или в пристанище, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;”. Именно капиталното драгиране ще осигури достъпа до корабни места № 27 и № 28 откъм море.

В този смисъл е и дефиницията за „драгиране“ дадена в т. 160 от Регламента, а именно: „отстраняване на седименти от дъното на водните пътища за достъп до пристанище или в пристанище“.

„Акватория на пристанище“ е прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или създадени в резултат на човешка дейност условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва: зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория.

Съгласно регламентираните в чл. 56 б от ОРГО допустими разходи за пристанищни дейности са инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури, инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на инфраструктури за достъп и драгиране.

Общо допустимите разходи за дейностите по проект „Капитално драгиране - басейн между Пристанищен терминал „Бургас Запад“ и Пристанищен терминал „Бургас Изток 2/2А/” за капитално драгиране възлизат на 70 млн. лв. (седемдесет милиона лева). В тази връзка интензитетът на помощта не надхвърля 100% от допустимите разходи на проекта, съгласно чл. 56 б, параграф 5 от Регламента.

Предвидените по проекта дейности, описани в предпроектното предложение ще са в съответствие с правилата по държавните помощи съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г./ Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора, изменен с Регламент (ЕС) 2023/1315 на Комисията от 23 юни 2023 г. (ОВ L167/30.07.2023), при изпълнение на всички общи условия на Глави I и II и специалните такива, заложени в чл. 56б „Помощи за морски пристанища“.

**Основните заинтересовани страни по този проект са:**

Съгласно разпоредбата на чл. 115л, ал.3 от ЗМПВВППРРБ на ДППИ е възложено да управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни материални активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Съгласно ал. 2 от същата разпоредба имуществото, предоставено на ДППИ за изпълнение предмета му на дейност е публична и частна държавна собственост.

Съгласно т. 215 от Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, §1 от ДФЕС /Известието/, публичното финансиране на пристанищна инфраструктура благоприятства стопанската дейност и следователно **попада в обхвата на правилата за държавни помощи.**

Съгласно т. 200 от Известието инфраструктурните проекти често включват няколко категории участници и всяка държавна помощ може да бъде от потенциална полза за изграждащия инфраструктурата, този който я управлява и ползвателя на инфраструктурата. Поради това е необходимо да се направи разграничение между предприемача/собственика на инфраструктурата, операторите /предприятията, които използват пряко инфраструктурата за предоставяне на услуги на крайните ползватели, включително предприятия, които придобиват инфраструктура от предприемача/ собственика, за да я експлоатират икономически или които получават концесия или наем за използването и експлоатацията на инфраструктурата/ и крайните ползватели на дадена инфраструктура, въпреки че в някои случаи тези функции могат да се припокриват.

**Крайни потребители** - съгласно чл. 103 от ЗМПВВППРБ пристанищата за обществен транспорт са достъпни без ограничение за всички кораби и товари. За предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с тарифа за пристанищните такси, събирани от ДППИ.

Предвид описанието на дейностите по проекта, задълженията на страните, вида на финансиране и очакваните крайни резултати, става ясно, че са налице следните условия:

• Бенефициент по проекта е предприятие, което извършва икономическа дейност;

• Проектът се финансира с публичен ресурс – средства от ЕС и национално съ-финансиране;

• Предоставя се предимство на определено предприятие;

• Мярката е избирателна, тъй като е насочена към конкретен субект и

• Налице е възможност за засягане на конкуренцията и търговията между държавите членки.

Видно от обхвата на проекта капиталното драгиране е свързано с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ. Пристанище Бургас е включено в обхвата на разпоредбите съгласно Раздел ІІа (Нов – ДВ, бр. 104 от 2020 г.) от ЗМПВВППРБ „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата“.

Съгласно ЗМПВВППРБ, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура се определят по размер и се събират от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а и за пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост.

Съгласно чл. 103 г. ал. (3) от ЗМПВВППРБ таксите по чл. 103в, ал. 1, т. 1 се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището.

Предвидените по проекта дейности за капитално драгиране и свързаните с тях дейности, описани в предпроектното предложение ще са в съответствие с правилата по държавните помощи съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г./ Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора, изменен с Регламент (ЕС) 2023/1315 на Комисията от 23 юни 2023 г. (ОВ L167/30.07.2023), при изпълнение на всички общи условия на Глави I и II и специалните такива, заложени в чл. 56б „Помощи за морски пристанища“.

**По глава първа „Общи разпоредби“**

Чл. 1 от Регламент (ЕС) № 651/2014

Съгласно **пар.1**, б. “н) помощи за пристанища“ - проектът попада в допустимите категории помощи.

Съгласно чл. 1, **пар**. 2, б.“а“ - Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен за проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 от 17 юни 2014 г., въз основа на финансов анализ на проекта като част от общия размер на допустимите разходи за целия инвестиционен проект.

Съгласно **пар. 3** - кандидатът не може да получи безвъзмездна финансова помощ, в случай че попада в забранителните режими на Регламент (ЕС) № 651/2014 и по-конкретно ако:

* Основната икономическа дейност на кандидата попада в:

• сектора на рибарството и аквакултурите, обхванати от Регламент (ЕС) № 1379/2013;

• сектора на първично производство на селскостопански продукти;

• сектора на преработка и продажба на селскостопански продукти, в следните случаи:

- Когато размерът на помощта е определен въз основа на цената или количеството на тези продукти, които се изкупуват от първичните производители или се предлагат на пазара от съответните предприятия; или

- Когато помощта е обвързана със задължението да бъде прехвърлена частично или изцяло на първичните производители;

- Помощи за улесняване на закриването на неконкурентоспособни въглищни мини в съответствие с Решение 2010/787/ЕС на Съвета.

Съгласно чл.1, **пар. 4**, б.“а“ от Регламент (ЕС) № 651/2014, включително и помощи ad hoc в подкрепа на предприятие, кандидатът не може да получи безвъзмездна финансова помощ, в случай че е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Европейската комисията, с което дадена помощ се обявява за незаконосъобразна и несъвместима с общия пазар.

Предвид това, преди сключване на административния договор, *Управляващият орган ще извърши проверка на декларираното обстоятелство, касаещо неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Европейската комисията, с което дадена помощ се обявява за незаконосъобразна и несъвместима с общия пазар.* Проверката е на база информация в Публичния регистър на ЕК - http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy\_area\_id=3): проверка по вид решение – отрицателно решение с възстановяване, както и в националния регистър - https://stateaid.minfin.bg/bg/483

Съгласно чл. 1, **пар. 4**, буква в) от Регламент (ЕС) № 651/2014 недопустими са кандидати (и на ниво група), които са в затруднено положение съгласно чл.2, пар. 18 от същия регламент. Преди сключване на административен договор, *Управляващият орган ще извършва документална проверка на декларираното от конкретния бенефициент обстоятелство, касаещо затруднено положение*.

Изискванията по т. 18 буква „в“ се прилагат и на равнище група – както за предприятието–кандидат, така и за предприятията, с които кандидатът формира група предприятия (разгледани в цялост).

Управляващият орган извършва проверка за установяване дали бенефициентът е „предприятие в затруднено положение“ по смисъла на чл.2, пар.18 от Регламент (ЕС) № 651/2014) на кандидата и на лицата, с които същите са свързани, формирайки група, въз основа на подадената декларация и чрез извършване на служебна проверка на наличната информация в публичните регистри (вкл. Търговския регистър и Регистъра на ЮЛНЦ), *както и ще извърши проверки на база годишните отчети на ДППИ, и/или чрез изискване на конкретна информация за целта, включително при необходимост счетоводни отчети и справки*. Проверката и определянето на свързаността на кандидата с други субекти в „група“ ще се извършва съобразно Приложение 1 към Регламент (ЕС) № 651/2014 при отчитане на числеността на персонала и финансовите прагове и показатели. ДППИ е голямо предприятие, съобразно чл. 3, параграф 4 от Приложение I към Регламента. Проверката на финансовото състояние и наличието на обстоятелствата за предприятие в затруднение на ниво група се извършва чрез консолидация на финансовите отчети, когато е приложимо и съобразно приложимите счетоводни стандарти. Проверката включва преценка във връзка с наличието на икономически субект (кандидат), имащ общ източник на контрол на основание не само представения консолидиран финансов отчет (за група предприятия), но и наличната информация в публичните регистри (вкл. Търговския регистър и Регистъра на ЮЛНЦ), отчитайки възможността общия източник на контрол да се осъществява, както от предприятия, така и от физически лица, участващи в управлението им.

*С оглед на горното, преди сключване на административния договор, конкретният бенефициент следва да представи обосновка дали кандидатът формира група предприятия, съответния анализ по чл. 2, пар. 18 за кандидата и/или общо за групата и Годишен финансов отчет за последните две приключени финансови години /консолидиран – за група предприятия/*. В случай че при проверката бъде установена непълнота в информацията, липса на документи и/или друга нередовност и ГФО с приложенията към него са оповестени в Търговския регистър и регистъра на ЮЛНЦ и са в идентичен формат на образеца, в който са подадени към НСИ, документите няма да бъдат изисквани като това обстоятелство ще се проверява по служебен път съгласно чл. 23, ал. 6 от Закона за търговския регистър и регистъра на ЮЛНЦ.

*УО може да изиска от предприятието отделен анализ на обстоятелствата по чл. 2, пар. 18, заверени от независим одитор и от ръководителя на предприятието*.

С оглед на горното преди сключване на административния договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ конкретният бенефициент следва да представи справка-извлечение за последната приключила финансова година от счетоводните сметки на кандидата по индивидуалния сметкоплан, утвърден от ръководството на дружеството, отчитащи приходите от дейността в т.ч., отчитащи нетните приходи от продажби, включително и приходите от финансирания и субсидии от държавата, както и отсрочени и разсрочени публични вземания - копие, заверено от кандидата.

Получената държавна помощ за проекта подлежи на възстановяване по реда на Глава шеста от Закона за държавните помощи, в случай че при отпускане на помощта и изпълнението на проекта, условията на Регламент (ЕС) № 651/2014 не бъдат кумулативно спазени.

Съгласно чл. 1, **пар. 5** - Регламент (ЕС) № 651/2014 не се прилага за мерки за държавна помощ, които поради своите особености, поради придружаващите ги условия или поради метода на тяхното финансиране водят до неотделимо нарушение на законодателството на Съюза, по-специално:

а) мерки за помощ, при които предоставянето на помощта е обвързано със задължението седалището или основното място на установяване на Бенефициента да се намира в съответната държава членка; въпреки това се разрешава условието към момента на изплащането на помощта Бенефициентът да е създал седалище или клон в държавата членка, предоставяща помощта - предоставянето на помощта не е обвързано със задължението седалището или основното място на установяване на Бенефициента да се намира в съответната държава членка; въпреки това се разрешава условието към момента на изплащането на помощта Бенефициентът да е създал седалище или клон в държавата членка, предоставяща помощта.

б) мерки за помощ, при които предоставянето на помощ е обвързано със задължението Бенефициентът да използва национално произведени стоки и услуги - предоставянето на помощта не е обвързано със задължението Бенефициентът да използва национално произведени стоки и услуги

в) мерки за помощ, които ограничават възможността Бенефициентът да се възползва от резултатите от научноизследователска дейност и иновации в други държави членки – помощта не съдържа ограничения Бенефициентът да се възползва от резултатите от научноизследователска дейност и иновации в други държави членки.

*При разработването и представянето на проекта ДППИ поема безусловно задължение да не включва в него ограниченията, предвидени в чл. 1, пар. 5 от Регламента. ДППИ представя декларация за изпълнението на това условие.*

***Важно: при неизпълнение на поне едно от посочените в чл. 1 условия, проектът не може да бъде финансиран и помощта не се предоставя. За целта УО извършва проверка на обстоятелствата, декларирани от ДППИ.***

Инфраструктурата, която ще бъде изградена следва да отговаря на определенията, посочени в чл. 2, раздел „Помощи за пристанища“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

154. „пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от инфраструктура и оборудване, предназначени главно за приемането на плавателни съдове, тяхното товарене и разтоварване, складиране, получаване и предаване на стоки и за качване и слизане от борда на пътници, екипажи и други лица, както и всяка друга инфраструктура, необходима на превозвачите в пристанището;

155. „морско пристанище“ означава пристанище, предназначено главно за приемането на плавателни съдове по море;

156. „вътрешно пристанище“ означава пристанище, различно от морско пристанище, за приемането на плавателни съдове по вътрешните водни пътища;

157. „пристанищна инфраструктура“ означава инфраструктура и съоръжения за предоставяне на транспортни пристанищни услуги, например котвени стоянки, използвани за акостирането на кораби, стени на кейовете, кейове и плаващи понтонни рампи в приливно-отливните области, вътрешни водни басейни, насипи и пресушаване на земя от морето, инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари и инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво в пристанищата, чрез която се доставят електричество, водород, амоняк и метанол за превозни средства, мобилно оборудване за обслужване на терминал и мобилно оборудване за наземно обслужване;

158. „пристанищна суперструктура“ означава повърхностни съоръжения (напр. за съхранение), закрепено оборудване (като складове и сградите на теминала), както и мобилно оборудване (например кранове), намиращи се в пристанището с цел предоставяне на транспортни пристанищни услуги – недопустими разходи съгласно чл. 56б, пар. 3.;

159. „инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша, море или река от ползвателите до пристанище или в пристанище, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;

160. „драгиране“ означава отстраняване на седименти от дъното на водните пътища за достъп до пристанище или в пристанище.

*ДППИ се задължава предвидените дейности в обхвата на проекта да съответстват на посочените определения, а УО извършва проверка и при необходимост изисква допълнителни доказателства и/или становища от компетентни органи (ИАМА или др.).*

*Съгласно чл. 56б, пар. 3. не са допустими разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършващи дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури.*

***УО няма да финансира разходи, които се отнасят до дейности, забранени съгласно чл. 56б, пар. 3. ДППИ представя доказателства в проекта на включените дейности, и при наличие на такива, които са недопустими те не се финансират от безвъзмездната финансова помощ, а УО извършва проверка.***

Съгласно разпоредбата на чл. 3 „Условия за освобождаване“, за да бъде предоставена безвъзмездната финансова помощ при изпълнението на дейностите по проекта следва да бъдат съблюдавани и спазвани всички условия, определени в Глава I „Общи разпоредби“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията, както и следните специалните условия за съответната категория помощи, посочени в чл. 56б от посочения регламент.

***При установяване от УО на липса или несъответствие на условията по чл. 3 от Регламент (ЕС) № 651/2014 не се предоставя безвъзмездната финансова помощ.***

**Прагове за уведомяване:**

„Определяне на допустимите разходи“: чл. 4, пар.1, б „дд“: за помощи за морски пристанища: допустими разходи от 143 милиона евро на проект (или 165 милиона евро на проект в морско пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета; що се отнася до драгирането, проектът се определя като всички драгирания, извършени през една календарна година; Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията или драгирането. Оперативната печалба се приспада предварително от допустимите разходи въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства. Необходимо е точно да се определят допустимите разходи общо по проекта, като се съобрази с ограничението за финансиране на разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършвани дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури.

Следва да се докаже формира ли се оперативна печалба за ДППИ от инвестицията. Ако нормативната уредба не предвижда такава, е необходимо да се посочат съответните разпоредби от българското или европейското законодателство.

С оглед спазване на изискването на чл. 4, пар. 2 от Регламент (ЕС) № 651/2014 конкретният бенефицент следва да декларира пред съответния администратор, че проектът не е част и/или не е свързан с друг проект.

За целите на изпълнение на разпоредбите на чл. 5, помощта, която ще се предостави под формата на безвъзмездни средства се счита за прозрачна, тъй като брутният й еквивалент може да бъде предварително изчислен.

**Стимулиращ ефект**

За да се докаже **стимуращия ефект**, което е другото задължително условие, Бенефициентът, в случая ДППИ трябва да е подал писмено заявление за помощ до финансиращия орган (държава членка) преди работата по проекта или дейността да е започнала. Заявлението за помощ съдържа като минимум следната информация:

а) наименование и големина на предприятието,

б) описание на проекта, включително неговата начална и крайна дата,

в) местонахождение на проекта,

г) списък с разходите по проекта,

д) вид на помощта (безвъзмездни средства, заем, гаранция, възстановяем аванс, вливане на капитал и т.н.) и размер на публичното финансиране, необходимо за проекта.

***ДППИ следва да представи доказателства в проекта, че дейността по проекта не е започнала преди предоставяне на документите и попълва декларация, а УО да провери.***

С цел спазване на разпоредбите на чл. 6, параграфи 2 и 3 на Регламент (ЕС) № 651/2014 във финансовия анализ кандидатът предоставя информация/анализ относно жизнеспособността на подпомагания проект или подпомаганата дейност с помощта и без нея, както и информация, че предоставяната помощ ще доведе до едно или повече от следните положения:

- съществено нарастване на обхвата на проекта или дейността в резултат на помощта; или

- съществено увеличение на общата сума, изразходвана от бенефициента за проекта или дейността в резултат на помощта; или

- съществено нарастване на скоростта на изпълнение на съответния проект или съответната дейност.

Финансирането на публична пристанищна инфраструктура има за цел да осигури публично благо (обществени ползи) и да предостави необходимите услуги на обществото, без да бъде насочено към постигане на финансови печалби. Това позволява поддържането на пристанищната инфраструктура като средство за подпомагане на търговията, превоза на стоки и стимулиране на икономическия растеж. Публичните блага, като сигурност на корабоплаването, безопасност на достъпа, транспортна свързаност, не могат да бъдат ексклузивно предоставени на определени индивиди или групи. Те се ползват от обществото като цяло и не могат да бъдат лесно комерсиализирани или претворени в печалба за частния бизнес.

Публичните блага са достъпни за всички членове на обществото без дискриминация или ограничения. Това прави трудно за частния бизнес да контролира достъпа до такива блага и да извлече финансова печалба от тях.

Финансирането на публични блага може да включва изискване за значителни инвестиции и необходимост от привличане на значителни фондове за дългосрочен период. Частният бизнес обикновено е насочен към постигане на печалба и може да има по-ограничени и оскъпени възможности за достъп до заеми и финансирания, особено ако не е налице ясна и стабилна система за възнаграждение или приходи, за получаване на възвръщаемост на реализираните инвестиционни разходи.

Секторът на водния транспорт и публичната инфраструктура често подлежат на различни законови и регулаторни ограничения, които могат да ограничат възможностите на Бенефициента да финансира и предоставя такива блага. Например, съгласно действащото законодателство Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ има задължения за финансиране, изграждане и поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на морските и речни пристанища за обществен транспорт – държавна собственост в съответствие с Националния план за защита при бедствия, както и за обезпечаване на достъп до пристанищата и осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

Финансирането на публична инфраструктура с европейски средства, без генериране на печалба, може да има следните икономически ефекти:

1. Инфраструктурен развой и подобряване на конкурентоспособността: Инвестициите в инфраструктура, като транспортни връзки, енергийна инфраструктура, комуникационни мрежи и водни проекти, създават условия за икономически растеж и повишаване на конкурентоспособността. Подобрената инфраструктура предоставя по-добри възможности за бизнеси и привличане на инвестиции, което стимулира икономиката, чрез осигуряване на недискриминационен и неограничен достъп на всички оператори в сектора на корабоплаването.

2. Създаване на работни места: Финансирането на публична инфраструктура се отразява на създаването на работни места през периода на изграждане и поддръжка на проектите. Това включва работници в строителството, инженери, технически специалисти и други. Създаването на работни места подобрява доходите на хората и увеличава пазарната активност.

3. Повишаване на обществената ефективност: Публичната инфраструктура подобрява ефективността на публичните услуги и дейности. Например, подобрена транспортна инфраструктура може да намали времето за пътуване и да подобри достъпа до работни места, образователни и здравни услуги. Това може да повиши продуктивността и качеството на живот на хората.

4. Регионално развитие и социално сближаване: Финансирането на публична инфраструктура с европейски средства може да помогне за регионалното развитие и намаляването на икономическите неравенства. Това може да се постигне чрез транспортна свързаност и мултимодалност, което създава равни възможности за развитие и подобрява качеството на живот.

Без финансирането на проекта с европейски средства, не би могло да се постигнат посочените ефекти поради следните причини:

Развитието на пристанищната инфраструктура изисква значителен финансов ресурс, който не може да бъде осигурен, поради нормативни и бюджетни ограничения, от държавата и предприятието в сроковете, които са предвидени за изпълнение на проекта. В този смисъл финансирането на проекта с европейски средства значително ще ускори изпълнението му и по този начин ще създаде необходимите условия за привеждане на част от инфраструктурата към нуждите от предоставяне на необходимите услуги на обществото.

Съгласно действащото законодателство възможностите на ДППИ да осигури изцяло необходимия финансов ресурс за изпълнение на проекта са ограничени и не би било възможно генериране на достатъчно средства, за да се изпълни изцяло проекта. С предоставянето на средства от европейските фондове се постига съществено нарастване на обхвата на проекта.

***Във връзка с гореизложеното може да се приеме, че помощта изпълнява две от изискванията на чл. 6, пар. 3.***

***Във връзка с посоченото, ДППИ следва да представи доказателства в проекта, като финансов анализ, предпроектни инвестиционни проучвания и други, че помощта изпълнява изискванията на чл. 6, пар. 3.***

**Интензитет на помощта и допустими разходи**

Интензитетът на помощта и допустимите разходи ще се изчисли в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014.

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен за проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014 от 17 юни 2014 г., въз основа на финансов анализ на проекта като част от общия размер на допустимите разходи за целия инвестиционен проект и при съответствие с разрешения интензитет на помощта.

За да се изчисли интензитетът на помощта, всички данни се представят в брутно изражение – преди приспадането на данъци и други такси. Помощите, които се предоставят на няколко части (т.е. когато кандидатът предвижда да ползва авансово и/или междинно/и плащане/ия), се сконтират към техния размер към момента на предоставяне. Допустимите разходи се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който се използва за сконтиране, е сконтовият процент, приложим към момента на предоставяне на помощта, в съответствие с чл. 7, пар. 3 от Регламент (ЕС) № 651/2014.

**Натрупване**

Безвъзмездната финансова помощ по проекта може да се натрупва с всякаква друга държавна помощ, ако установимите разходи са различни съгласно чл. 8, ал. 3, б. а) от Регламент (ЕС) № 651/2014, както и всякаква друга държавна помощ във връзка със същите допустими разходи, които се припокриват частично или напълно, само ако това натрупване не води до надхвърляне на най-високия размер на помощта, приложим за тази помощ съгласно чл. 4, пар. 1, буква „дд“ от Регламент (ЕС) № 651/2014.

Държавните помощи, освободени от задължението за уведомяване по силата на Регламент (ЕС) № 651/2014, не могат да се натрупват с помощ de minimis по отношение на същите допустими разходи, ако това натрупване би довело до интензитет на помощта, надхвърлящ праговете, установени в глава III от Регламент (ЕС) № 651/2014.

За целите на контрола на натупването ДППИ следва да представи доказателства в проекта, а УО да провери за всички получени от кандидата държавни и минимални помощи.

Данните за получени държавни/минимални помощи следва да бъдат надлежно посочени от кандидата в Декларацията за държавни/минимални помощи, попълнена по образец. Държавната/минимална помощ се счита за получена от момента на сключване на договора за нейното предоставяне. В случай че след подаване на проектното предложение настъпи промяна по отношение на получената държавна/минимална помощ, кандидатът следва да уведоми писмено УО в предварително определен срок.

***ДППИ представя декларация, а УО извършва проверка относно натрупването на помощта, с цел да се установи дали са спазени праговете за уведомяване в член 4 и максималните интензитети на помощта, определени в чл. 56б от Регламент (ЕС) 651/2014.***

В изпълнение на членове 9-12 от Регламент № 651 и ЗДП и ППЗДП се представя, публикува, съхранява и докладва информация по мярката, както и се предоставя при поискване, както следва:

* За целите на прозрачността в рамките на 6м. след предоставянето на помощта, същата следва да бъде въведена в Модула за прозрачност на Европейската комисия;
* За информиране на ЕК, чрез Системата за електронно уведомяване – SANI2 се въвежда стандартизирана информация по приложение II от Регламента;
* За целите на докладването, се представя Годишен доклад пред министъра на финансите;
* За целите на наблюдението и при актуализация условията на Регламент (ЕС) № 651/2014, мярката се превежда в съответствие съгласно поставените от Комисията или министъра на финансите срокове;
* За целите на последващия контрол от страна на ЕК и националните контролни органи се пази подробна документация за период от 10 години относно предоставянето на помощта и спазването на условията на регламента.

Съгласно чл. 56 б от ОРГО, помощите за морски пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в посочения член и в глава I и допустимите разходи са следните:

а) инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури;

б) инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на инфраструктури за достъп;

в) драгиране.

Проектът се отнася към инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури и попада в приложното поле на посочения член.

***ДППИ следва да представи доказателства в проекта, а УО да провери изпълнени ли са условията на пар. 3 относно включването на разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършващи дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури, които не са допустими.***

***Не се финансират разходи, които не са допустими съгласно разпоредбите на регламента.***

Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада предварително от допустимите разходи въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства – *както е посочено в чл. 4 и след определяне на допустимите разходи, следва да се докаже формира ли се оперативна печалба за ДППИ от инвестицията. Ако нормативната уредба не предвижда такава, е необходимо да се посочат съответните разпоредби от българското или европейското законодателство.*

***УО извършва проверка за правилното определяне на разходите*** ***по проекта като допустими или недопустими за целите на Регламент (ЕС) № 651/2014.***

Максималният размер на допустимите разходи за помощи за морски пристанища не може да надвишава 143 милиона евро на проект (или 165 милиона евро на проект в морско пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета.

Съгласно пар. 5 интензитетът на помощта за всяка инвестиция по параграф 2, буква а) не надвишава:

а) 100 % от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са до 22 милиона евро;

б) 80 % от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са над 22 милиона евро и до 55 милиона евро;

**От представените варианти за общата стойност на инвестициите за реализиране на обекта, определени на база изготвените разходи за СМР по подробни количествено-стойностни сметки, е видно, че проекта може да попадне в тази група на интензитет. Това означава, че със средства по ОПТТИ може да се финансират 80% от допустимите разходи, изчислени съгласно т. 4 от този член.**

в) 60 % от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са над 55 милиона евро и до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква дд).

Интензитетът на помощта не надхвърля 100 % от допустимите разходи, определени в параграф 2, букви б) и в) до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква дд).

6. Интензитетите на помощта, определени в параграф 5, първа алинея, букви б) и в), могат да бъдат увеличени с 10 процентни пункта за инвестиции, осъществени в подпомагани региони, които отговарят на условията по член 107, параграф 3, буква а) от Договора, и с 5 процентни пункта за инвестиции, осъществени в подпомагани региони, които отговарят на условията по член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

**В случая се касае за инвестиция в регион /Бургас/, който отговаря на условията по член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС и интензитетът може да се увеличи с 10 процентни пункта, т. е би могло да се приеме, че окончателния интензитет на помощта е 90%. Това означава, че със средства по ОПТТИ може да се финансират до 90% от допустимите разходи, изчислени съгласно т. 4 от член 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014. Останалите 10 % от стойността на проекта следва да се финансират със собствени средства на ДППИ, които не съдържат елемент на помощ.**

7. Всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наемането на подпомагана пристанищна инфраструктура се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа, като се спазват правилата на приложимото национално законодателство.

Изборът на изпълнителите на дейностите по проекта ще се извършва съгласно Закона за обществените поръчки и актовете по неговото прилагане чрез провеждането на открити, прозрачни, достатъчно добре разгласени, недискриминационни и безусловни процедури и в съответствие с т.89 – 92 от Съобщение на Комисията Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС. Не се допуска разделяне на предмета на услугата или доставката с цел заобикаляне прилагането на посочените нормативни актове.

8. Подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се предоставя на заинтересованите ползватели на равноправна и недискриминационна основа при пазарни условия – *редът и начинът за използването на пристанищната инфраструктура за морските пристанища Бургас и Варна по т. 2 на приложение II от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348/1 от 20 декември 2013 г.). са определени в Глава четвърта „ПРИСТАНИЩА“, Раздел ІІа „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата*“ *на Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.*

***ДППИ следва да представи доказателства в проекта, а УО да провери спазват ли се изискванията на действащото национално и европейско законодателство.***

Бюджетът на проекта и източниците на финансиране ще бъдат определени при изготвянето на АРП за проекта. На този етап от подготовката на проекта, не могат да бъдат детайлно определени.

Допълнително за всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наемането на подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа, чрез прилагане на ЗОП или друго приложимо законодателство.

В заключение, от този кратък анализ може да се каже, че Проектът отговаря на всички условия, определени в глава I от ОРГО, както и на специалните условия за съответната категория помощи, посочени в глава III от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

На етап кандидатстване за БФП е необходимо да се предостави, освен посочените по-горе доказателства и декларация за получени държавни/минимални помощи, като се декларира, че финансираните други проекти не се натрупват с настоящия, тъй като се финансират други допустими разходи и по други проекти и обекти.

Съгласно чл. 38 от Закона за държавните помощи възстановяването на неправомерна и несъвместима държавна помощ или на неправилно използвана държавна помощ се извършва въз основа на решение на Европейската комисия с разпореждане за възстановяване и влязъл в сила акт за установяване на публично вземане, когато това е приложимо. Вземанията подлежат на събиране по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс (ДОПК) от органите на Националната агенция за приходите.

Възстановяването на недължимо платените и надплатените суми, както и на неправомерно получените или неправомерно усвоени средства, ще се извършва в съответствие с установения ред, съгласно действащите нормативни актове за плащане, верификация и сертификация на разходите към момента на изпълнение на административния договор за безвъзмездна финансова помощ.

След публикуване на Условия за кандидатстване не са допустими изменения, които могат да повлияят на съответствието на процедурата с изискванията на Регламент (ЕС) № 651/2014, освен тези свързани с актуализацията на условията му при публикуване на регламента за изменение на ОРГО.

Допълнително, ДППИ няма право да подава предложения за изпълнение на инвестиция по процедурата за вече реализирани дейности или такива, финансирани по друг проект, програма или каквато и да е друга финансова схема, произлизаща от националния бюджет, бюджета на Общността или друга донорска програма.

В етапа на кандидатстване от ДППИ, към формуляра за кандидатстване също следва да бъдат приложени всички документи, доказващи съответствието на всеки конкретен проект с условията по ОРГО. УО на ОПТТИ ще информира и ще съгласува с министъра на финансите всяко намерение за предоставяне на държавна помощ, когато държавната помощ попада в обхвата на общ регламент за групово освобождаване. При получаване на положителна оценка за съответствие от министъра на финансите УО на ОПТТИ за всеки конкретен проект предоставя обобщена информация за държавната помощ, оформя обобщената информация по приложение II на Регламент (ЕС) № 651 от 2014 г. и я въвежда в [системата "SANI 2".](https://webgate.ec.europa.eu/competition/sani2/index.gsp)

* 1. **„Рехабилитация на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна“**

**Проектът е в съответствие с правилата за държавните помощи по Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 година, последно изменен с Регламент (ЕС) № 2023/1315 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора и по специално чл. 56б „Помощи за морски пристанища“.**

Изпълнението на предложения проект ще допринесе за необходимото поетапно възстановяване на активите в комплекса, както и за поддържане на пристанищния терминал в състояние, отговарящо на експлоатационните и нормативни изисквания за извършване на пристанищни дейности и услуги в променената геополитическа и икономическа обстановка. Предвижда се реализацията на проекта да се финансира по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. с индикативен бюджет 13 млн. лв. без ДДС.

Фериботната линия Варна – Черноморск е действаща железопътна фериботна връзка между България и Украйна. Пристанище Черноморск е свързано с пристанище Одеса. Рехабилитацията на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна ще допринесе за подобряване на транспортните и логистични връзки с Украйна. Едно от предизвикателствата за износът на украинските стоки и вносът на стоките, от които Украйна се нуждае, е различната ширина на междурелсието на украинските вагони, които не са съвместими с по-голямата част от жп мрежата на ЕС, така че повечето стоки трябва да бъдат претоварени на камиони или вагони, които отговарят на стандартното междурелсие на ЕС. Този процес отнема много време, а съоръженията за претоварване по границите са ограничени. Фериботният комплекс Варна е единственото по рода си транспортно съоръжение в ЕС, позволяващо превоз на вагони с междурелсие 1520 мм. без претоварване. На фериботния терминал се извършват експлоатационни и логистични дейности за осигуряване на фериботен превоз (експорт/импорт) на товари на жп ход, в т.ч. смяна на ходовата част (талигите) на превозваните с фериботи товарни вагони от европейски тип (с междурелсие 1435 мм.), на вагони с междурелсие 1520 мм. и обратно. Различието в междурелсието се преодолява чрез смяна на ходовата част (талигите) на вагоните в специално изграден претоварен пункт. С това уникално съоръжение терминалът предлага един от най-късите и евтини пътища за товарите. Вагоните могат да бъдат позиционирани за обработка на всяка жп гара в цяла България, Турция, Румъния и пр., което предотвратява нуждата от претоварване на стоката и минимизира риска от повреди и щети по товара по време на товаро-разтоварните операции. Може да се осъществява и превоз на товари на автомобилна тяга – леки и товарни автомобили, както и на автотракторна техника, включително и верижна. Основните дейности в обхвата на проекта включватрехабилитация на вътрешна пътна мрежа на Фериботен комплекс Варна, рехабилитация на външния паркинг на пристанищния терминал и ремонт на сгради на претоварния пункт, оборудван с коловози за двете междурелсия и на цех за смяна на талиги на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна.

Основните дейности свързани с изпълнението на проекта са:

1. **Рехабилитация на вътрешна пътна мрежа на Фериботен комплекс Варна**

Фериботният комплекс Варна се намира се южния бряг на [Белославското езеро](https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE_%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BE), на 2 километра югозападно от Белослав и на 30 км от [Варна](https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B0%D1%80%D0%BD%D0%B0). Построен е през 1978 г. за обслужване и обработка на Ро-Ро и Ро-Ла кораби, специализирани за превоз на железопътни вагони и автомобилна техника. Предвид годините  на построяване на терминалите е необходима постоянна поддръжка с цел безопасна експлоатация, намаляване на възможни инциденти и опазване на държавната собственост в добър вид. Кейовите места и пътната мрежа са инфраструктура в пристанищните терминали, част от логистичната верига и следва да се поддържат в добро състояние, за да могат да се обработват бързо и безопасно товарите преминаващи през тях. По този начин терминалите стават използваеми, конкурентноспособни и предпочитани от товародателите и превозвачите. За рехабилитация на вътрешна пътна мрежа на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна е необходимо да се извърши фрезоване на асфалтобетонова настилка, механизиран изкоп, доставка и полагане на фракция с различна зърнометрия за заздравяване на земната основа, изграждане на отводнителна система, доставка и полагане на асфалтобетон, доставка и монтаж на знаци, направа на маркировка и други.

1. **Рехабилитация на външен паркинг на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна**

Обектът се намира на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна. Пътните настилки имат много сериозни повреди: слягания, напуквания и износване на повърхностното покритие. В следствие на тези повреди и деформации са нарушени надлъжните и напречните наклони за отводняване. Съществуващите наклони за отводняване на площите не са на проектното ниво и не изпълняват предназначението си, което пречи за нормалното отвеждане на повърхностните води. Състоянието на настилката е силно амортизирана и се нуждае от възстановяване и достигане на проектните и параметри. Площта е около 10 000 м2 и включва ремонтни дейности за възстановяване на асфалтобетоновите настилки, възстановяване на подосновните пластове, доставка и монтаж на стоманени навеси, доставка и монтаж на оградни метални системи и портал, изграждане на нови кабелни трасета, изтегляне на кабели, изграждане тротоарната настилка, подмяна на бордюри и полагане на нова пътна маркировка.

Обектите, изложени в т. 1 и т. 2 попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 651/2014 за групово освобождаване (ОРГО), изменен чрез Регламент (ЕС) 2017/1084 на Комисията от 14 юни 2017 година. В определения за помощи за пристанища в т. 159 от ОРГО е дадена дефиниция за „инфраструктура за достъп“ с текст „всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша, море или река от ползвателите до пристанище или в пристанище, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове” По смисъла на определението, вътрешната пътна мрежа и предназначените терени за обширни специализирани площадки, както и паркирането на превозните средства, следва да са част от инфраструктура за достъп по суша до пристанището.

Общо допустимите разходи за дейност 1 Рехабилитация на вътрешна пътна мрежа на Фериботен комплекс Варна и дейност 2 Рехабилитация на външен паркинг на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна по проект „Рехабилитация на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна“ възлизат на 9 млн. лв. (девет милиона лева). В тази връзка интензитетът на помощта за обектите, изложени в т. 1 и 2 се определя на равнище 80 % от допустимите разходи, съгласно чл. 56 б, параграф 9 от ОРГО.

1. **Ремонт на сгради на Претоварен пункт, оборудван с коловози за двете междурелсия и на Цех за смяна на талиги на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна**

Фериботен комплекс Варна е единственият в Черноморския регион железопътен фериботен терминал, който позволява чрез смяна на талигите преминаването от стандартно европейско междурелсие към друг вид междурелсие. Пристанището на комплекса има две корабни места, оборудвани с подемно-преходни мостове с по пет коловоза на междурелсие 1520 мм.

Фериботният комплекс се явява основно звено от железопътно-фериботната връзка Варна-Иличевск-Поти. В средата на комплекса е разположен Цех за смяна на талигите на фериботните вагони. Товарните вагони за междурелсие 1520 мм, пристигащи през железопътните гранични преходи в Р България, трябва да бъдат с предварително сменени талиги за междурелсие 1435 мм.  Смяната на талигите на пристигащите и заминаващите товарни вагони за междурелсие 1520 мм през фериботната връзка Иличeвск (Поти/Батуми/Кавказ)-Варна-Иличeвск (Поти/Батуми/Кавказ) от 1520 на 1435 мм и обратно се извършва във фериботния комплекс Варна.

Връзката с железопътната мрежа на България се осъществява чрез гарите Синдел – разпределителна и Разделна. Железопътна гара Варна-Фериботна с инициал (Ваф) е разположена на километър 132+931 по жп линия № 3 между гарите Синдел - разпределителна и Разделна.

Фериботен комплекс Варна извършва експлоатационна и логистична дейност за осигуряването на фериботен превоз (експорт/импорт) на товари, на ж.п. ход, в т.ч. смяна на ходовата част (талигите), на превозваните с 6-те фериботни кораба товарни вагони, от европейски (междурелсие 1 435 мм), на руски стандарт (междурелсие 1 520 мм и обратно, като за целта използва собствените си съоръжения и свързаната с тях железопътна инфраструктура от Предфериботния парк на комплекса.

На територията на фериботния комплекс са изградени:

* Предфериботен парк с 21 коловоза на междурелсие 1520 мм;
* Разпределителен парк с 16 коловоза с междурелсие 1435 мм;
* Приемно-отправен парк с 7 коловоза с междурелсие 1435 мм;
* Коловоз за смяна на ходовата част на вагони с опасни товари – с универсално междурелсие (1435/1520 мм) и 2 позиции с взривобезопасни крикове;
* Цех за смяна талиги – 2 универсални коловоза с по 12 позиции.

От построяването на ФК – Варна до 2005 г. същият е управляван от НК „Железопътна инфраструктура“.

С Решение № 314 от 27.04.2005 г. Министерски съвет е отнел управлението на земя, сгради и съоръжения, представляващи част от Фериботен комплекс Варна от НК „Железопътна инфраструктура“ и е предоставил същите за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура”. Предоставените с това РМС активи представляват: недвижим имот с площ 378 669 м2, върху който е изграден Предфериботен парк с 21 коловоза и прилежащите стрелки на междурелсие 1520 мм, част от Претоварния пункт с коловози, стрелки и съоръжения към тях и всички сгради и съоръжения, попадащи върху описания имот.

С разпоредбата на чл. 115л, ал. 3 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРРБ) на ДППИ е възложено да управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни материални активи на пристанищата за обществен транспорт.

За ремонта на Претоварен пункт, оборудван с коловози за двете междурелсия и на Цех за смяна на талиги на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна е необходимо да се извършат дейности по демонтаж на покривни и стенни панели, обрушване на компрометирани участъци от стоманобетоновата сглобяема конструкция, възстановяване на бетоновото покритие, доставка и монтаж на термопанели по фасадите на сградата, доставка и монтаж на термопанели по покрива, доставка и монтаж на портални врати и др. Следва да се подобри техническото състояние на сградите, като част от логистичната верига.

Обектите предложени в т. 3 обхващат довеждащата железопътна инфраструктура на Фериботен комплекс Варна. Сградите Претоварен пункт, оборудван с коловози за двете междурелсия и Цех за смяна на талиги са обекти, част от железопътен фериботен комплекс (пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна). На основание Параграф 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), железопътните фериботни комплекси **се явяват обекти на железопътната инфраструктура** и реализирането им чрез публично финансиране е извънприложното поле на правилата за държавните помощи.

В уверение на гореизложеното, съгласно становище по компетентност от ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура”, в качеството си на Управител на железопътната инфраструктура на България, с което потвърждава, че предложените обекти ремонт претоварен пункт, оборудван с коловози за двете междурелсия и цех за смяна на талиги в пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна, са част от железопътната инфраструктура (приложено към настоящите насоки – Приложение № 10.1).

**Основните заинтересовани страни по този проект са:**

ДППИ - образувано на основание чл. 115л. от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

На ДППИ с разпоредбата на чл. 115л, ал.3 от ЗМПВВППРРБ е възложено да управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни материални активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Съгласно ал. 2 от същата разпоредба имуществото, предоставено на ДППИ за изпълнение предмета му на дейност е публична и частна държавна собственост. В този контекст, активите за рехабилитация на вътрешна пътна мрежа и външен паркинг на Фериботен комплекс Варна ще бъдат държавна собственост.

**Оператор в периода на експлоатация** – ДППИ и/или концесионер и/или друг правен субект.

**Крайни потребители** на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна, предмет на проекта, ще са операторите на корабите, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт.

Крайни потребители - съгласно чл. 103 от ЗМПВВППРБ пристанищата за обществен транспорт са достъпни без ограничение за всички кораби и товари. За предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с тарифа за пристанищните такси, събирани от ДППИ.

Предвид задълженията на ДППИ по проекта и описанието на дейностите по него и очакваните крайни резултати, става ясно, че са налице следните условия:

* Бенефициент по проекта е предприятие, което извършва икономическа дейност;
* Проектът се финансира с публичен ресурс – средства от ЕС;
* Предоставя се предимство на определено предприятие;
* Мярката е избирателна и
* Налице е възможност за засягане на конкуренцията и търговията между държавите членки.

Съгласно т. 200 от Съобщение на Европейската комисия – Известие относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, §1 от ДФЕС, инфраструктурните проекти често включват няколко категории участници и всяка държавна помощ може да бъде от потенциална полза за изграждащия инфраструктурата, този който я управлява и ползвателя на инфраструктурата. Поради това е необходимо да се направи разграничение между предприемача/собственика на инфраструктурата, операторите /предприятията, които използват пряко инфраструктурата за предоставяне на услуги на крайните ползватели, включително предприятия, които придобиват инфраструктура от предприемача/ собственика, за да я експлоатират икономически или, които получават концесия или наем за използването и експлоатацията на инфраструктурата/ и крайните ползватели на дадена инфраструктура, въпреки че в някои случаи тези функции могат да се припокриват.

Във връзка с посоченото, оценката за прилагане на правилата за държавна помощ се извършва на следните нива:

**А. Помощ за Предприемач/собственик**.

Проектът ще бъде финансиран с публичен ресурс по ОПТТИ съгласно настоящите насоки.

ДППИ няма да се освободи от присъщи за него разходи, които предприятието би направило, ако не се реализира проекта, защото основната цел на проекта е осигуряване на достъп до пристанищния терминал, което е основно задължение на ДППИ.

ДППИ е предприятие, което извършва икономическа дейност, защото събира такси за използване на пристанищната инфраструктура. В резултат от проекта няма да се променят икономическите дейности, които извършва ДППИ, нито размерът на събираните от тях такси. Активите, които ще се придобият с проекта, са активи за замяна на съществуваща инфраструктура.

Проектът не предвижда увеличение на основните параметри на съществуващи активи- дължина, площ, брой, а само тяхното преместване (подмяна) на друго насипно ниво, което от своя страна налага замяна на инфраструктура за достъп.

Проектът не предвижда подобряване или повишаване на експлоатационните показатели на кея, респективно на пристанищния терминал – капацитет и кейова пропускателна способност.

Относно третото условие за теста за държавните помощи, а именно „Селективност“, мярката е насочена към предефиниран Бенефициент по ОПТТИ, защото ДППИ е определен за такъв по програмата и е допустим такъв. При кандидатстване, обаче проектът ще бъде одобрен само, ако съответства на критериите за подбор на ОПТТИ, съгласно правилата на УО.

Последното условие за теста е свързано с възможността с проекта да бъде нарушена конкуренцията и търговията между държавите членки. ДППИ извършва дейността си в либерализиран пазар, където пристанищни съоръжения могат да се изграждат и поддържат от частни субекти. В този смисъл може да се тълкува, че държавата предоставя финансово предимство на предприятие в либерализиран сектор, на който има или би могло да има конкуренция.

**Б. Помощ за Операторите**:

Фериботният комплекс се явява основно звено от железопътно-фериботната връзка Варна-Иличевск-Поти и извършва експлоатационна и логистична дейности за осигуряването на фериботен превоз, като предоставя ползи за обществото като цяло. Експлоатационната и логистична дейност за осигуряването на фериботен превоз (експорт/импорт) на товари, на ж.п. ход, в т.ч. смяна на ходовата част (талигите), се **извършва единствено** чрез собствените си съоръжения и свързаната с тях железопътна инфраструктура от Предфериботния парк на комплекса т.е. няма друга инфраструктура, която да предлага същата услуга претоварване и смяна на талиги. В този смисъл предлаганите обекти са инфраструктура, която **не среща пряка конкуренция от други инфраструктури от същия вид или други инфраструктури от различен вид, предлагащи услуги със значителна степен на заменяемост, или пряко с такива услуги**. Предлаганите обекти са инфраструктура, която не е предназначена да облагодетелства избирателно конкретно предприятие или сектор, а предоставя ползи за обществото като цяло. В този смисъл финансирането, което ще се предостави за ремонта на двата обекта няма да се използва за кръстосано субсидиране или за непряко субсидиране на други стопански дейности, включително и за управлението на инфраструктурата. Железопътният фериботен терминал е част от широкообхватната жп инфраструктура и липсата на пряка конкуренция е най-характерна. В тази връзка може да се счита, че финансирането на дейността по т. 3 изпълнява императивните изисквания в т. 211 от Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз и не попада в приложното поле на правилата за държавни помощи.

Предвидените по проекта дейности, описани в предпроектното предложение ще са в съответствие с правилата по държавните помощи съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г./ Регламент (ЕС) № 651/2014 / за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора, изменен с Регламент (ЕС) 2023/1315 на Комисията от 23 юни 2023 г. (ОВ L167/30.07.2023), при изпълнение на всички общи условия на Глави I и II и специалните такива, заложени в чл. 56б „Помощи за морски пристанища“.

**По глава първа „Общи разпоредби“**

Чл. 1 от Регламент (ЕС) № 651/2014

Съгласно **пар.1**, б. “н) помощи за пристанища“ - проектът попада в допустимите категории помощи.

Съгласно чл. 1, **пар**. 2, б.“а“ - Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен за проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 от 17 юни 2014 г., въз основа на финансов анализ на проекта като част от общия размер на допустимите разходи за целия инвестиционен проект.

Съгласно **пар.3** - кандидатът не може да получи безвъзмездна финансова помощ, в случай че попада в забранителните режими на Регламент (ЕС) № 651/2014 и по-конкретно ако:

* Основната икономическа дейност на кандидата попада в :

• сектора на рибарството и аквакултурите, обхванати от Регламент (ЕС) № 1379/2013;

• сектора на първично производство на селскостопански продукти;

• сектора на преработка и продажба на селскостопански продукти, в следните случаи:

- Когато размерът на помощта е определен въз основа на цената или количеството на тези продукти, които се изкупуват от първичните производители или се предлагат на пазара от съответните предприятия; или

- Когато помощта е обвързана със задължението да бъде прехвърлена частично или изцяло на първичните производители;

- Помощи за улесняване на закриването на неконкурентоспособни въглищни мини в съответствие с Решение 2010/787/ЕС на Съвета.

Съгласно чл.1, **пар. 4**, б.“а“ от Регламент (ЕС) № 651/2014, включително и помощи ad hoc в подкрепа на предприятие, кандидатът не може да получи безвъзмездна финансова помощ, в случай че е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Европейската комисията, с което дадена помощ се обявява за незаконосъобразна и несъвместима с общия пазар.

Предвид това, преди сключване на административния договор, *Управляващият орган ще извърши проверка на декларираното обстоятелство, касаещо неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Европейската комисията, с което дадена помощ се обявява за незаконосъобразна и несъвместима с общия пазар.* Проверката е на база информация в Публичния регистър на ЕК - http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy\_area\_id=3): проверка по вид решение – отрицателно решение с възстановяване, както и в националния регистър - https://stateaid.minfin.bg/bg/483

Съгласно чл. 1, **пар. 4**, буква в) от Регламент (ЕС) № 651/2014 недопустими са кандидати (и на ниво група), които са в затруднено положение съгласно чл.2, пар. 18 от същия регламент. Преди сключване на административен договор, *Управляващият орган ще извършва документална проверка на декларираното от конкретния бенефициент обстоятелство, касаещо затруднено положение*.

Изискванията по т. 18 буква „в“ се прилагат и на равнище група – както за предприятието–кандидат, така и за предприятията, с които кандидатът формира група предприятия (разгледани в цялост).

Управляващият орган извършва проверка за установяване дали бенефициентът е „предприятие в затруднено положение“ по смисъла на чл.2, пар.18 от Регламент (ЕС) № 651/2014) на кандидата и на лицата, с които същите са свързани, формирайки група, въз основа на подадената декларация и чрез извършване на служебна проверка на наличната информация в публичните регистри (вкл. Търговския регистър и Регистъра на ЮЛНЦ), *както и ще извърши проверки на база годишните отчети на ДППИ, и/или чрез изискване на конкретна информация за целта, включително при необходимост счетоводни отчети и справки*. Проверката и определянето на свързаността на кандидата с други субекти в „група“ ще се извършва съобразно Приложение 1 към Регламент (ЕС) № 651/2014 при отчитане на числеността на персонала и финансовите прагове и показатели. ДППИ е голямо предприятие, съобразно чл. 3, параграф 4 от Приложение I към Регламента. Проверката на финансовото състояние и наличието на обстоятелствата за предприятие в затруднение на ниво група се извършва чрез консолидация на финансовите отчети, когато е приложимо и съобразно приложимите счетоводни стандарти. Проверката включва преценка във връзка с наличието на икономически субект (кандидат), имащ общ източник на контрол на основание не само представения консолидиран финансов отчет (за група предприятия), но и наличната информация в публичните регистри (вкл. Търговския регистър и Регистъра на ЮЛНЦ), отчитайки възможността общия източник на контрол да се осъществява, както от предприятия, така и от физически лица, участващи в управлението им.

*С оглед на горното, преди сключване на административния договор, конкретният бенефициент следва да представи обосновка дали кандидатът формира група предприятия, съответния анализ по чл. 2, пар. 18 за кандидата и/или общо за групата и Годишен финансов отчет за последните две приключени финансови години /консолидиран – за група предприятия/*. В случай че при проверката бъде установена непълнота в информацията, липса на документи и/или друга нередовност и ГФО с приложенията към него са оповестени в Търговския регистър и регистъра на ЮЛНЦ и са в идентичен формат на образеца, в който са подадени към НСИ, документите няма да бъдат изисквани като това обстоятелство ще се проверява по служебен път съгласно чл. 23, ал. 6 от Закона за търговския регистър и регистъра на ЮЛНЦ.

*УО може да изиска от предприятието отделен анализ на обстоятелствата по чл. 2, пар. 18, заверени от независим одитор и от ръководителя на предприятието*.

С оглед на горното преди сключване на административния договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ конкретният бенефициент следва да представи справка-извлечение за последната приключила финансова година от счетоводните сметки на кандидата по индивидуалния сметкоплан, утвърден от ръководството на дружеството, отчитащи приходите от дейността в т.ч., отчитащи нетните приходи от продажби, включително и приходите от финансирания и субсидии от държавата, както и отсрочени и разсрочени публични вземания - копие, заверено от кандидата.

Получената държавна помощ за проекта подлежи на възстановяване по реда на Глава шеста от Закона за държавните помощи, в случай че при отпускане на помощта и изпълнението на проекта, условията на Регламент (ЕС) № 651/2014 не бъдат кумулативно спазени.

Съгласно чл. 1, **пар. 5** - Регламент (ЕС) № 651/2014 не се прилага за мерки за държавна помощ, които поради своите особености, поради придружаващите ги условия или поради метода на тяхното финансиране водят до неотделимо нарушение на законодателството на Съюза, по-специално:

а) мерки за помощ, при които предоставянето на помощта е обвързано със задължението седалището или основното място на установяване на Бенефициента да се намира в съответната държава членка; въпреки това се разрешава условието към момента на изплащането на помощта Бенефициентът да е създал седалище или клон в държавата членка, предоставяща помощта - предоставянето на помощта не е обвързано със задължението седалището или основното място на установяване на Бенефициента да се намира в съответната държава членка; въпреки това се разрешава условието към момента на изплащането на помощта Бенефициентът да е създал седалище или клон в държавата членка, предоставяща помощта.

б) мерки за помощ, при които предоставянето на помощ е обвързано със задължението Бенефициентът да използва национално произведени стоки и услуги - предоставянето на помощта не е обвързано със задължението Бенефициентът да използва национално произведени стоки и услуги

в) мерки за помощ, които ограничават възможността Бенефициентът да се възползва от резултатите от научноизследователска дейност и иновации в други държави членки – помощта не съдържа ограничения Бенефициентът да се възползва от резултатите от научноизследователска дейност и иновации в други държави членки.

*При разработването и представянето на проекта ДППИ поема безусловно задължение да не включва в него ограниченията, предвидени в чл. 1, пар. 5 от Регламента. ДППИ представя декларация за изпълнението на това условие.*

***Важно: при неизпълнение на поне едно от посочените в чл. 1 условия, проектът не може да бъде финансиран и помощта не се предоставя. За целта УО извършва проверка на обстоятелствата, декларирани от ДППИ.***

Инфраструктурата, която ще бъде изградена следва да отговаря на определенията, посочени в чл. 2, раздел „Помощи за пристанища“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

154. „пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от инфраструктура и оборудване, предназначени главно за приемането на плавателни съдове, тяхното товарене и разтоварване, складиране, получаване и предаване на стоки и за качване и слизане от борда на пътници, екипажи и други лица, както и всяка друга инфраструктура, необходима на превозвачите в пристанището;

155. „морско пристанище“ означава пристанище, предназначено главно за приемането на плавателни съдове по море;

156. „вътрешно пристанище“ означава пристанище, различно от морско пристанище, за приемането на плавателни съдове по вътрешните водни пътища;

157. „пристанищна инфраструктура“ означава инфраструктура и съоръжения за предоставяне на транспортни пристанищни услуги, например котвени стоянки, използвани за акостирането на кораби, стени на кейовете, кейове и плаващи понтонни рампи в приливно-отливните области, вътрешни водни басейни, насипи и пресушаване на земя от морето, инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари и инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво в пристанищата, чрез която се доставят електричество, водород, амоняк и метанол за превозни средства, мобилно оборудване за обслужване на терминал и мобилно оборудване за наземно обслужване;

158. „пристанищна суперструктура“ означава повърхностни съоръжения (напр. за съхранение), закрепено оборудване (като складове и сградите на теминала), както и мобилно оборудване (например кранове), намиращи се в пристанището с цел предоставяне на транспортни пристанищни услуги – недопустими разходи съгласно чл. 56б, пар. 3.;

159.„инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша, море или река от ползвателите до пристанище или в пристанище, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;

160. „драгиране“ означава отстраняване на седименти от дъното на водните пътища за достъп до пристанище или в пристанище;

*ДППИ се задължава предвидените дейности в обхвата на проекта да съответстват на посочените определения, а УО извършва проверка и при необходимост изисква допълнителни доказателства и/или становища от компетентни органи (ИАМА или др.).*

*Съгласно чл. 56б, пар. 3. не са допустими разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършващи дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури.*

***УО няма да финансира разходи, които се отнасят до дейности, забранени съгласно чл. 56б, пар. 3. ДППИ представя доказателства в проекта на включените дейности, и при наличие на такива, които са недопустими те не се финансират от безвъзмездната финансова помощ, а УО извършва проверка.***

Съгласно разпоредбата на чл. 3 „Условия за освобождаване“, за да бъде предоставена безвъзмездната финансова помощ при изпълнението на дейностите по проекта следва да бъдат съблюдавани и спазвани всички условия, определени в Глава I „Общи разпоредби“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията, както и следните специалните условия за съответната категория помощи, посочени в чл. 56б от посочения регламент.

***При установяване от УО на липса или несъответствие на условията по чл. 3 от Регламент (ЕС) № 651/2014 не се предоставя безвъзмездната финансова помощ.***

**Прагове за уведомяване:**

„Определяне на допустимите разходи“: чл. 4, пар.1, б „дд“: за помощи за морски пристанища: допустими разходи от 143 милиона евро на проект (или 165 милиона евро на проект в морско пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета; що се отнася до драгирането, проектът се определя като всички драгирания, извършени през една календарна година; Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията или драгирането. Оперативната печалба се приспада предварително от допустимите разходи въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства. Необходимо е точно да се определят допустимите разходи общо по проекта, като се съобрази с ограничението за финансиране на разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършвани дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури.

Следва да се докаже формира ли се оперативна печалба за ДППИ от инвестицията. Ако нормативната уредба не предвижда такава, е необходимо да се посочат съответните разпоредби от българското или европейското законодателство.

С оглед спазване на изискването на чл. 4, пар. 2 от Регламент (ЕС) № 651/2014 конкретният бенефицент следва да декларира пред съответния администратор, че проектът не е част и/или не е свързан с друг проект.

За целите на изпълнение на разпоредбите на чл. 5, помощта, която ще се предостави под формата на безвъзмездни средства се счита за прозрачна, тъй като брутният й еквивалент може да бъде предварително изчислен.

**Стимулиращ ефект**

За да се докаже **стимуращия ефект**, което е другото задължително условие, Бенефициентът, в случая ДППИ трябва да е подал писмено заявление за помощ до финансиращия орган (държава членка) преди работата по проекта или дейността да е започнала. Заявлението за помощ съдържа като минимум следната информация:

а) наименование и големина на предприятието,

б) описание на проекта, включително неговата начална и крайна дата,

в) местонахождение на проекта,

г) списък с разходите по проекта,

д) вид на помощта (безвъзмездни средства, заем, гаранция, възстановяем аванс, вливане на капитал и т.н.) и размер на публичното финансиране, необходимо за проекта.

***ДППИ следва да представи доказателства в проекта, че дейността по проекта не е започнала преди предоставяне на документите и попълва декларация, а УО да провери.***

С цел спазване на разпоредбите на чл. 6, параграфи 2 и 3 на Регламент (ЕС) № 651/2014 във финансовия анализ кандидатът предоставя информация/анализ относно жизнеспособността на подпомагания проект или подпомаганата дейност с помощта и без нея, както и информация, че предоставяната помощ ще доведе до едно или повече от следните положения:

- съществено нарастване на обхвата на проекта или дейността в резултат на помощта; или

- съществено увеличение на общата сума, изразходвана от бенефициента за проекта или дейността в резултат на помощта; или

- съществено нарастване на скоростта на изпълнение на съответния проект или съответната дейност.

Финансирането на публична пристанищна инфраструктура има за цел да осигури публично благо (обществени ползи) и да предостави необходимите услуги на обществото, без да бъде насочено към постигане на финансови печалби. Това позволява поддържането на пристанищната инфраструктура като средство за подпомагане на търговията, превоза на стоки и стимулиране на икономическия растеж. Публичните блага, като сигурност на корабоплаването, безопасност на достъпа, транспортна свързаност, не могат да бъдат ексклузивно предоставени на определени индивиди или групи. Те се ползват от обществото като цяло и не могат да бъдат лесно комерсиализирани или претворени в печалба за частния бизнес.

Публичните блага са достъпни за всички членове на обществото без дискриминация или ограничения. Това прави трудно за частния бизнес да контролира достъпа до такива блага и да извлече финансова печалба от тях.

Финансирането на публични блага може да включва изискване за значителни инвестиции и необходимост от привличане на значителни фондове за дългосрочен период. Частният бизнес обикновено е насочен към постигане на печалба и може да има по-ограничени и оскъпени възможности за достъп до заеми и финансирания, особено ако не е налице ясна и стабилна система за възнаграждение или приходи, за получаване на възвръщаемост на реализираните инвестиционни разходи.

Секторът на водния транспорт и публичната инфраструктура често подлежат на различни законови и регулаторни ограничения, които могат да ограничат възможностите на Бенефициента да финансира и предоставя такива блага. Например, съгласно действащото законодателство Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ има задължения за финансиране, изграждане и поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на морските и речни пристанища за обществен транспорт – държавна собственост в съответствие с Националния план за защита при бедствия, както и за обезпечаване на достъп до пристанищата и осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

Финансирането на публична инфраструктура с европейски средства, без генериране на печалба, може да има следните икономически ефекти:

1. Инфраструктурен развой и подобряване на конкурентоспособността: Инвестициите в инфраструктура, като транспортни връзки, енергийна инфраструктура, комуникационни мрежи и водни проекти, създават условия за икономически растеж и повишаване на конкурентоспособността. Подобрената инфраструктура предоставя по-добри възможности за бизнеси и привличане на инвестиции, което стимулира икономиката, чрез осигуряване на недискриминационен и неограничен достъп на всички оператори в сектора на корабоплаването.

2. Създаване на работни места: Финансирането на публична инфраструктура се отразява на създаването на работни места през периода на изграждане и поддръжка на проектите. Това включва работници в строителството, инженери, технически специалисти и други. Създаването на работни места подобрява доходите на хората и увеличава пазарната активност.

3. Повишаване на обществената ефективност: Публичната инфраструктура подобрява ефективността на публичните услуги и дейности. Например, подобрена транспортна инфраструктура може да намали времето за пътуване и да подобри достъпа до работни места, образователни и здравни услуги. Това може да повиши продуктивността и качеството на живот на хората.

4. Регионално развитие и социално сближаване: Финансирането на публична инфраструктура с европейски средства може да помогне за регионалното развитие и намаляването на икономическите неравенства. Това може да се постигне чрез транспортна свързаност и мултимодалност, което създава равни възможности за развитие и подобрява качеството на живот.

Без финансирането на проекта с европейски средства, не би могло да се постигнат посочените ефекти поради следните причини:

Развитието на пристанищната инфраструктура изисква значителен финансов ресурс, който не може да бъде осигурен, поради нормативни и бюджетни ограничения, от държавата и предприятието в сроковете, които са предвидени за изпълнение на проекта. В този смисъл финансирането на проекта с европейски средства значително ще ускори изпълнението му и по този начин ще създаде необходимите условия за привеждане на част от инфраструктурата към нуждите от предоставяне на необходимите услуги на обществото.

Съгласно действащото законодателство възможностите на ДППИ да осигури изцяло необходимия финансов ресурс за изпълнение на проекта са ограничени и не би било възможно генериране на достатъчно средства, за да се изпълни изцяло проекта. С предоставянето на средства от европейските фондове се постига съществено нарастване на обхвата на проекта.

***Във връзка с гореизложеното може да се приеме, че помощта изпълнява две от изискванията на чл. 6, пар. 3.***

***Във връзка с посоченото, ДППИ следва да представи доказателства в проекта, като финансов анализ, предпроектни инвестиционни проучвания и други, че помощта изпълнява изискванията на чл. 6, пар. 3.***

**Интензитет на помощта и допустими разходи**

Интензитетът на помощта и допустимите разходи ще се изчисли в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014.

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен за проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014 от 17 юни 2014 г., въз основа на финансов анализ на проекта като част от общия размер на допустимите разходи за целия инвестиционен проект и при съответствие с разрешения интензитет на помощта.

За да се изчисли интензитетът на помощта, всички данни се представят в брутно изражение – преди приспадането на данъци и други такси. Помощите, които се предоставят на няколко части (т.е. когато кандидатът предвижда да ползва авансово и/или междинно/и плащане/ия), се сконтират към техния размер към момента на предоставяне. Допустимите разходи се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който се използва за сконтиране, е сконтовият процент, приложим към момента на предоставяне на помощта, в съответствие с чл. 7, пар. 3 от Регламент (ЕС) № 651/2014

**Натрупване**

Безвъзмездната финансова помощ по проекта може да се натрупва с всякаква друга държавна помощ, ако установимите разходи са различни съгласно чл. 8, ал. 3, б. а) от Регламент (ЕС) № 651/2014, както и всякаква друга държавна помощ във връзка със същите допустими разходи, които се припокриват частично или напълно, само ако това натрупване не води до надхвърляне на най-високия размер на помощта, приложим за тази помощ съгласно чл. 4, пар. 1, буква „дд“ от Регламент (ЕС) № 651/2014.

Държавните помощи, освободени от задължението за уведомяване по силата на Регламент (ЕС) № 651/2014, не могат да се натрупват с помощ de minimis по отношение на същите допустими разходи, ако това натрупване би довело до интензитет на помощта, надхвърлящ праговете, установени в глава III от Регламент (ЕС) № 651/2014.

За целите на контрола на натупването ДППИ следва да представи доказателства в проекта, а УО да провери за всички получени от кандидата държавни и минимални помощи.

Данните за получени държавни/минимални помощи следва да бъдат надлежно посочени от кандидата в Декларацията за държавни/минимални помощи, попълнена по образец. Държавната/минимална помощ се счита за получена от момента на сключване на договора за нейното предоставяне. В случай че след подаване на проектното предложение настъпи промяна по отношение на получената държавна/минимална помощ, кандидатът следва да уведоми писмено УО в предварително определен срок.

***ДППИ представя декларация, а УО извършва проверка относно натрупването на помощта, с цел да се установи дали са спазени праговете за уведомяване в член 4 и максималните интензитети на помощта, определени в чл. 56б от Регламент (ЕС) 651/2014.***

В изпълнение на членове 9-12 от Регламент № 651 и ЗДП и ППЗДП се представя, публикува, съхранява и докладва информация по мярката, както и се предоставя при поискване, както следва:

* За целите на прозрачността в рамките на 6м. след предоставянето на помощта, същата следва да бъде въведена в Модула за прозрачност на Европейската комисия;
* За информиране на ЕК, чрез Системата за електронно уведомяване – SANI2 се въвежда стандартизирана информация по приложение II от Регламента;
* За целите на докладването, се представя Годишен доклад пред министъра на финансите;
* За целите на наблюдението и при актуализация условията на Регламент (ЕС) № 651/2014, мярката се превежда в съответствие съгласно поставените от Комисията или министъра на финансите срокове;
* За целите на последващия контрол от страна на ЕК и националните контролни органи се пази подробна документация за период от 10 години относно предоставянето на помощта и спазването на условията на регламента.

Съгласно чл. 56 б, помощите за морски пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в посочения член и в глава I и допустимите разходи са следните:

а) инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури;

б) инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на инфраструктури за достъп;

в) драгиране.

Проектът се отнася към инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури и попада в приложното поле на посочения член.

***ДППИ следва да представи доказателства в проекта, а УО да провери изпълнени ли са условията на пар. 3 относно включването на разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършващи дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури, които не са допустими.***

***Не се финансират разходи, които не са допустими съгласно разпоредбите на регламента.***

Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада предварително от допустимите разходи въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства – *както е посочено в чл. 4 и след определяне на допустимите разходи, следва да се докаже формира ли се оперативна печалба за ДППИ от инвестицията. Ако нормативната уредба не предвижда такава, е необходимо да се посочат съответните разпоредби от българското или европейското законодателство.*

***УО извършва проверка за правилното определяне на разходите*** ***по проекта като допустими или недопустими за целите на Регламент (ЕС) № 651/2014.***

Максималният размер на допустимите разходи за помощи за морски пристанища не може да надвишава 143 милиона евро на проект (или 165 милиона евро на проект в морско пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета.

Съгласно пар. 5 интензитетът на помощта за всяка инвестиция по параграф 2, буква а) не надвишава:

а) 100 % от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са до 22 милиона евро;

**От представените варианти за общата стойност на инвестициите за реализиране на обекта, определени на база изготвените разходи за СМР по подробни количествено-стойностни сметки, е видно, че проекта може да попадне в тази група на интензитет. Това означава, че със средства по ОПТТИ може да се финансират 100 % от допустимите разходи, изчислени съгласно т. 4 от този член.**

б) 80 % от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са над 22 милиона евро и до 55 милиона евро;

в) 60 % от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са над 55 милиона евро и до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква дд).

Интензитетът на помощта не надхвърля 100 % от допустимите разходи, определени в параграф 2, букви б) и в) до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква дд).

6. Интензитетите на помощта, определени в параграф 5, първа алинея, букви б) и в), могат да бъдат увеличени с 10 процентни пункта за инвестиции, осъществени в подпомагани региони, които отговарят на условията по член 107, параграф 3, буква а) от Договора, и с 5 процентни пункта за инвестиции, осъществени в подпомагани региони, които отговарят на условията по член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

7. Всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наемането на подпомагана пристанищна инфраструктура се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа, като се спазват правилата на приложимото национално законодателство.

Изборът на изпълнителите на дейностите по проекта ще се извършва съгласно Закона за обществените поръчки и актовете по неговото прилагане чрез провеждането на открити, прозрачни, достатъчно добре разгласени, недискриминационни и безусловни процедури и в съответствие с т.89 – 92 от Съобщение на Комисията Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС. Не се допуска разделяне на предмета на услугата или доставката с цел заобикаляне прилагането на посочените нормативни актове.

8. Подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се предоставя на заинтересованите ползватели на равноправна и недискриминационна основа при пазарни условия – *редът и начинът за използването на пристанищната инфраструктура за морските пристанища Бургас и Варна по т. 2 на приложение II от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348/1 от 20 декември 2013 г.). са определени в Глава четвърта „ПРИСТАНИЩА“, Раздел ІІа „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата*“ *на Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.*

***ДППИ следва да представи доказателства в проекта, а УО да провери спазват ли се изискванията на действащото национално и европейско законодателство.***

Бюджетът на проекта и източниците на финансиране ще бъдат определени при изготвянето на АРП за проекта. На този етап от подготовката на проекта, не могат да бъдат детайлно определени.

Допълнително за всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наемането на подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа, чрез прилагане на ЗОП или друго приложимо законодателство.

В заключение, от този кратък анализ може да се каже, че Проектът отговаря на всички условия, определени в глава I от ОРГО, както и на специалните условия за съответната категория помощи, посочени в глава III от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

На етап кандидатстване за БФП е необходимо да се предостави, освен посочените по-горе доказателства и декларация за получени държавни/минимални помощи, като се декларира, че финансираните други проекти не се натрупват с настоящия, тъй като се финансират други допустими разходи и по други проекти и обекти.

Съгласно чл. 38 от Закона за държавните помощи възстановяването на неправомерна и несъвместима държавна помощ или на неправилно използвана държавна помощ се извършва въз основа на решение на Европейската комисия с разпореждане за възстановяване и влязъл в сила акт за установяване на публично вземане, когато това е приложимо. Вземанията подлежат на събиране по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс (ДОПК) от органите на Националната агенция за приходите.

Възстановяването на недължимо платените и надплатените суми, както и на неправомерно получените или неправомерно усвоени средства, ще се извършва в съответствие с установения ред, съгласно действащите нормативни актове за плащане, верификация и сертификация на разходите към момента на изпълнение на административния договор за безвъзмездна финансова помощ.

След публикуване на Условия за кандидатстване не са допустими изменения, които могат да повлияят на съответствието на процедурата с изискванията на Регламент (ЕС) № 651/2014, освен тези свързани с актуализацията на условията му при публикуване на регламента за изменение на ОРГО.

Допълнително, ДППИ няма право да подава предложения за изпълнение на инвестиция по процедурата за вече реализирани дейности или такива, финансирани по друг проект, програма или каквато и да е друга финансова схема, произлизаща от националния бюджет, бюджета на Общността или друга донорска програма.

В етапа на кандидатстване от ДППИ, към формуляра за кандидатстване също следва да бъдат приложени всички документи, доказващи съответствието на всеки конкретен проект с условията по ОРГО. УО на ОПТТИ ще информира и ще съгласува с министъра на финансите всяко намерение за предоставяне на държавна помощ, когато държавната помощ попада в обхвата на общ регламент за групово освобождаване. При получаване на положителна оценка за съответствие от министъра на финансите УО на ОПТТИ за всеки конкретен проект предоставя обобщена информация за държавната помощ, оформя обобщената информация по приложение II на Регламент (ЕС) № 651 от 2014 г. и я въвежда в [системата "SANI 2".](https://webgate.ec.europa.eu/competition/sani2/index.gsp)

С предвидените проекти за модернизация и рехабилитация на пристанищната инфраструктура ще се подобри безопасността и сигурността на транспорта.