**ДО**

**Г-Н ГРОЗДАН КАРАДЖОВ**

**ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ И**

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА   
На Ваш рег. № 04-09-149/22.05.2025 г.**

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАРАДЖОВ,**

В отговор на Ваше писмо под горепосочения номер, и изпратените на основание   
чл. 26, ал. 3 от Закон за управление на средствата от европейските фондове при споделено управление, за съгласуване за съответствие с приложимите правила за държавните помощи Насоките по Програма транспортна свързаност 2021-2027 г., по процедура 2021BG16FFPR001-3.001 по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“, Ви уведомяваме следното:

В писмото Ви са посочени 3 вида промени в Насоките, по които искате становище за съответствие с правилата за държавните помощи - 1) Изграждане на Интермодален терминал Русе, 2) Доставка на оборудване за осъществяване на контрол на зарядните станции за алтернативни горива с бенефициент Българския институт по метрология и 3) Актуализиране на стойностите на проектите с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, във връзка с които изразяваме следното становище:

**По проекта за Интермодален терминал Русе:**

Както сте посочили в Приложение № 11 към Насоките, за оценката на приложимостта на държавните помощи 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.

Изложените материали, съдържат множество аргументи за липсата на държавна помощ, без обаче те да са оформени като или да водят до окончателни оценки/изводи за всички от горепосочените нива.

1) Липсва конкретна оценка за нивото на собственика на изградената инфраструктура, който доколкото разбираме ще е държавата. В материалите е описано, че предмет на мярката по ПТС е само изграждането на довеждащата и базовата инфраструктура за интермодалния терминал. За целите на анализа на държавните помощи е важно да се посочи изрично, че собственикът няма да експлоатира изграденото по икономически начин.

Включени са текстове и технически спецификации, които нямат принос за аргументацията за приложимостта на правилата за държавните помощи, а в известна степен са и неточни „..*бенефициент е Национална компания „Железопътна инфраструктура“. НКЖИ – е държавно предприятие и е 100% собственост на Министерството на транспортна и съобщения. НКЖИ не действа в качеството си на предприятие по смисъла на чл.107, § 1 от ДФЕС, тъй като осъществява функции, на държавата и не представлява предприятие, извършващо икономическа дейност*.“. Функциите и статута на НКЖИ са определени в чл. 9 и 10 на Закона за железопътния транспорт. Доколкото става ясно от проекта на Насоки, отговорностите на НКЖИ във връзка с проекта няма да са по различни от тези които изпълнява и в момента – основно развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътна инфраструктура, която е достъпна за потенциални ползватели при равни и недискриминационни условия. С оглед яснота и избягване на предпоставки за наличие на държавна помощ, следва да се опишат конкретните задължения и отговорности на НКЖИ във връзка с проекта.

2) По отношение на оператора/операторите на интермодалния терминал, считаме, че липсата на приложимост на правилата за държавните помощи би могла да се постигне единствено при прилагането на открита, прозрачна и недискриминационна процедура за концесия.

За концесионера е употребена квалификацията бенефициент, след като за такъв в началото е посочен НКЖИ. Целият пасаж, в който се използва е неясен:

*„Тъй като Концесионерът де-факто ще експлоатира изградената във фаза Строителство базисна инфраструктура и ще се възползва от довеждащата инфраструктура той се явява бенефициент по мярката от гледна точка на режима за държавни помощи при отпускането на гранта.“*.

Също така, след като отговорност на концесионера ще е последващото оборудване на терминала, не е ясен текстът: *„Строителство и реконструкция на довеждащата пътна инфраструктура (ще се поддържа от Концесионера, но няма да е част от концесионния обект)“*. (като се има предвид, че подписването на договор с концесионера ще е *след изграждане на базовата и довеждащата инфраструктури*.)

3) По отношение на крайните клиенти не е посочен конкретен извод/оценка за липсата на държавна помощ, но считаме за достатъчно предвиденото задължение оператора/концесионера „да предоставя качествени услуги в ИМТ на пазарни цени и недискриминационни условия към всички лицензирани автомобилни и жп превозвачи“.

4) В допълнение, с оглед избягване наличието на помощ по отношение на изпълнителите на проектиране, строителство, строителен контрол и други дейности, считаме че следва да се добави текст със задължение изборът на такива да бъде в рамките на открити, прозрачни и недискриминационни поръчки.

**По проекта с бенефициент Българския институт по метрология:**

По проекта за доставка на оборудване за осъществяване на контрол на зарядните станции за алтернативни горива като бенефициент е посочен Българският институт по метрология (БИМ). Посочено е, че финансирането няма да представлява държавна помощ, тъй като дейностите са с нестопански характер и ще обслужват публични функции.

Въпреки, че БИМ е публична структура, той извършва услуги по калибриране, проверка и сертифициране срещу заплащане. Също така функционира на пазар, където съществуват и частни доставчици на тези услуги.

Възможностите на предвиденото за закупуване оборудване не се ограничават само до измерването на параметри на зарядните станции, във връзка с публичните функции по контрол, и в тази връзка не се изключва използването им и за други дейности, в това число и икономически.

В тази връзка, необходимо е ясно разделяне на икономическите дейности на БИМ от публичните функции.

Предвидено е доставянето на оборудване, необходимо за осъществяване на метрологичен контрол, включително доставка на електромобили, които да се използват като мобилни лаборатории. Независимо, че целта по осигуряване на калибриране и контрол е публична, не е гарантирано, че оборудването няма да бъде използвано и за икономически цели. В тази връзка, финансирането на БИМ в рамките на проект, който не включва надеждни механизми за ограничаването на икономическата употреба на финансираното оборудване, би могло да доведе до нарушаване на конкуренцията на пазара.

Част от услугите, осъществявани от БИМ се предлагат и от частни акредитирани лаборатории, които оперират на същия пазар. В тази връзка, финансирането на БИМ, би могло да доведе до предимство спрямо частните доставчици и до нарушаване на конкуренцията чрез поставянето на института в по-благоприятно положение.

Въпреки представената от управляващия орган обосновка за отсъствие на държавна помощ, съществува реален риск финансирането по отношение на БИМ да попадне в обхвата на чл. 107, ал. 1 от ДФЕС. В тази връзка, считаме, че така представената информация е недостатъчна и е необходимо да бъде допълнена.

В документацията е посочено, че при изпълнението на проекта и при провеждане на процедурите за избор на изпълнител *ще бъде прилагано законодателството за държавните помощи(ЗОП)*. Необходимо е да се уточни, Закон за обществените поръчки или Закон за държавните помощи се има предвид.

Ако по отношение на доставката на оборудване е предвидено изпълнителите да бъдат избирани по правилата на Закона за обществените поръчки, на ниво изпълнители на тези договори, може да се приеме, че не са налице предпоставки за наличие на държавна помощ.

Не е ясно как е определен единствено БИМ да изпълнява тези дейности, при условие, че има и други доставчици на метрологични услуги – липсва обосновка за това, че *изграждането на функциониращи стационарни и мобилни лаборатории, отговарящи на международните метрологични критерии е твърде скъпо и ако се възложат на частни оператори това би повишило извънредно много цената на услугата за потребителите й.* Изложените аргументи не изключват наличието на икономически елемент и приложимост на правилата за държавните помощи.

**По измененията на вече съгласувани проекти на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, предвидени за финансиране в режим на групово освобождаване съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 година за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора:**

Доколкото измененията са свързани само с промяна в индикативните стойности за финансиране, на основание чл. 28 от Закона за държавните помощи (ЗДП) и   
чл. 5 от Правилника за неговото прилагане (ППЗДП), Ви информираме, че проектите продължават да отговарят на условията и изискванията на Регламент (ЕС) № 651/2014.

Независимо от горното, за проектите, при които предвиденото изменение е над 20 % спрямо първоначално утвърденото, на основание чл. 29 от ЗДП, чл. 5, ал. 6 от ППЗДП и чл. 11, параграф 1, буква „а“ от Регламент (ЕС) № 651/2014, **е необходимо отново да представите попълнени образци** съгласно стандартизирания формат, посочен в Приложение II от Регламент (ЕС) № 651/2014, заедно с връзка за достъп до пълния текст на мерките за помощ, в срок от 15 работни дни след влизането им в сила чрез Системата за електронно уведомяване на Европейската комисия SANI2. Такива проекти, съгласно представената информация, са:

* Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас;
* Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватна TEN-T мрежа, чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол;
* Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав;
* Проект „Стабилизиране на терминал „Западен кей“ в Пристанище Лом“;
* Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции, чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура.

