



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ПОДРОБЕН АНАЛИЗ ЗА ПРИЛОЖИМИЯ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ

за проект „Превенция от наводнение на гр. Лом и
терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“

м. август 2023



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договор № и дата	ДЕП-4 от 31.05.2021 г.
Възложител	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ)
Предмет на договора	Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021-2027 г.
Изпълнител	„Българска консултантска организация“ ЕООД
Дата на подписване на договора	31.05.2021 г.
Срок за изпълнение на договора	31.10.2023 г.
Представляващ изпълнителя Адрес, телефон, e-mail	Стоян Ставрев София 1407, бул. „Черни връх“ №32Г, ет. 1, ап. 1А Тел.: +359 879 481 565 stoyan.stavrev@bco.bg
Вид документ	АНАЛИЗ ЗА ПРИЛОЖИМИЯ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ
Проект	„Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“
Дата на представяне на доклада	31. 08. 2023 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Съдържание

Списък на съкращенията	5
1. Описание на проекта	7
1.1. Общо описание на проекта, включително на етапите на неговата реализация	7
Цели на проекта	7
Местоположение на инвестицията	7
Етапи на реализация на проекта	7
1.2. Описание на инвестициите предмет на проекта	9
1.3. Основни заинтересовани страни	10
Инвеститор	10
Оператор/и	10
Крайни потребители	12
1.4. Бюджет на проекта и източници на финансиране	12
Етап „Подготовка“	12
Етап „Изпълнение“	12
Етап „Експлоатация“	14
2. Държавни помощи	15
2.1. Тест за държавна помощ	15
2.2. Съвместимост на държаната помощ по ОРГО	17
2.2.1. Съвместимост с Глава I Общи разпоредби на ОРГО	18
Член 1. Приложно поле	18
– параграф 1 – категории помощи за които се прилага ОРГО	18
– параграф 2 – помощи за които не се прилага ОРГО	18
– параграф 3 – забранителни режими по ОРГО	19
Член 2. Определения	21
Член 3. Условия за освобождаване	22
Член 4. Прагове за уведомяване	22
Член 5. Прозрачност на помощта	22
Член 6. Стимулиращ ефект	22
Член 7. Интензитет на помощта и допустими разходи	27
Член 8. Натрупване	28



Член 9. Публикуване и информация.....	28
2.2.2. Съвместимост с специалните разпоредби на ОРГО по чл. 56в	29
– параграф 1 – вътрешни пристанища.....	29
– параграф 1а – забрана за подпомагане на инфраструктура за зареждане с изкопаеми горива	29
– параграф 2 – допустими разходи за вътрешни пристанища.....	29
– параграф 2а – допустими разходи за инфраструктура за зареждане с електроенергия.....	29
– параграф 3 – недопустими разходи за морски пристанища	30
– параграф 4 – определяна размера на помощта	30
– параграф 5 – определяне на интензитета на помощта.....	31
– параграф 6 – концесия и възлагане на трета страна	32
– параграф 7 – ползване на подпомаганата инфраструктура	32
– параграф 7а – ангажимент по отношение на инфраструктура за зареждане с водород.....	32
– параграф 8 – изключение за размера на помощи под 2 милиона евро.....	32
3. Източници на информация	34

----- www.eufunds.bg -----



Списък на съкращенията

АРП	Анализ разходи и ползи
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ВИК	Водопровод и канализация
ДП	Държавна помощ
ДППИ	Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура
ДФЕС	Договор за функциониране на Европейския съюз
ДЧ	Държава-членка на Европейския съюз
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЗМПВВППРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗДП	Закон за държавните помощи
ЗКц	Закон за концесиите
Известието	Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (C/2016/2946 ; ОJ C 262, 19.7.2016, р. 1–50)
КФ	Кохезионен фонд на ЕС
КСС	Количествено-стойностна сметка
МКА	Мултикритериален анализ
МФ	Министерство на финансите
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
ОРГО	Общ регламента за групово освобождаване - Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17.06.2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от ДФЕС, изменен с Регламенти на Комисията (ЕС) 2017/1084 от 14.06.2017 г., (ЕС)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

	2020/972 от 02.07.2020 г., (ЕС) 2021/452 от 15.03.2021 г. (ЕС) 2021/1237 от 23.07.2021 г., (ЕС) 2023/917 от 04.05.2023 г. и (ЕС) 2023/1315 от 23.06.2023 г.
ПП	Предпроектно проучване
ПТ	Пристанищен терминал
ПТС	Програма Транспортна свързаност 2021-2027
РМС	Решение на Министерския съвет
СМР	Строително-монтажни работи
УО	Управляващ орган
УК-ПЗ	Условия за кандидатстване за предоставяне на БФП по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ на ПТС.
ФК	Формуляр за кандидатстване
ФННС	Финансова нетна настояща стойност на инвестициите
SWOT анализ	Анализ на силните и слабите страни, възможностите и опасностите (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats)
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа



1. Описание на проекта

1.1. Общо описание на проекта, включително на етапите на неговата реализация

Цели на проекта

1. С проект „Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“ ДППИ има за цел превенция от наводнения на гр. Лом и пристанище Лом, както и подобряване условията за воден транспорт по коридор Рейнско-Дунавски в българския участък.
2. Пристанище Лом е разположено на и е част от коридор „Рейнско-Дунавски“ на основната TEN-T мрежа. Коридорът осигурява основната връзка изток-запад през континентална Европа. Съгласно информацията от ПП, участъкът на река Дунав от Западните Балкани играе важна роля във функционирането на този коридор, но в същото време е определен, като „тясно място“ по коридора и всички усилия в подобряването на условията по него от българска страна са с висока европейска добавена стойност.
3. С реализацията на проекта се очаква минимизиране на риска от наводнения, заплашващи индустриалната инфраструктура в района на пристанището и увеличаване на трафика, преминаващ през пристанище Лом.

Местоположение на инвестицията

4. Изпълнението на проекта се предвижда да бъде извършено върху на територията на Източна кей на Пристанище Лом. Пристанището се намира в община Лом, област Монтана, Северозападен район за планиране. Община Лом е разположена в Западната Дунавска равнина и отговаря на европейската квалификация LAU 1, намираща се на кръстопътя на два Европейски транспортни коридора - коридор 7 Рейнско - Дунавски и коридор 4, свързващ Централна с Югоизточна Европа, чрез възможностите на пристанище Лом.
5. Пристанищен терминал Лом е разположен между км. 742,300 и км. 743,000 на десния бряг по поречието на река Дунав. Общата площ на терминала е 371 222 кв. м, ситуирана в ПИ 44238.507.1 по кадастралната карта на гр. Лом. Върху територията на пристанищния терминал е изградена основната пристанищната инфраструктура и съоръжения, позволяващи извършването на пристанищни услуги и други стопански дейности.
6. По-подробно изложение относно мястото на реализацията на проекта и Пристанище Лом е представено в точки 1.1 и 3.1. на ПП.

Етапи на реализация на проекта

7. Като цяло реализацията на проекта може да се разглежда на три етапа:
 - „Подготовка“ – подготовка на инвестиционния проект;



- „Изпълнение“ – реконструкция на източния кей на ПТ Лом, с която ще се извърши изправяне на кея и повдигането му до кота 34.25, както и повдигане на вертикалната планировка на целия тил.
 - „Експлоатация“ на изградената пристанищна инфраструктура от „Порт Инвест“ ЕООД, концесионер на ПТ Лом.
8. Етап „Подготовка“ се изпълнява в периода 2021 -2023 г. от организация-консултант чрез Договор № ДЕП-4/ 31.05.202021 г. по проект № BG16M1OP001-5.001-0026 „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ.
9. Основните дейности **по този етап** реализацията на проекта включват:
- изготвяне на предпроектни проучвания за реализацията проекта;
 - изготвяне на АРП/Анализ за социално-икономическата ефективност проекта/Анализ за ефективност на разходите или друг аналогичен инструмент приложим за периода 2021-2027 г.;
 - изготвяне на документи свързани с процедурите за околна среда и по-конкретно за дейностите, свързани с прилагането на превантивните механизми за опазване на околната среда (ОВОС), където е приложимо;
 - изготвяне на документи, необходими за кандидатстване, съгласно приетите регламенти и директиви за програмен период 2021-2027 г. за финансиране от ПТС.
10. Етап „Изпълнение“, предмет на настоящия анализ, се предвижда реконструкция на кейовата стена на източния кей на пристанище Лом, която е в лошо състояние. За целта площта от 44 257 м² ще бъде повдигната средно с 2,50 м чрез изпълнение на земен насип, върху който ще бъде възстановена съществуващата пристанищна инфраструктура.
11. Източният кей е с дължина 300 м и има три корабни места, предвидени за насипни товари и има изградени открити складови площи от 25 200 м². Тази площ е разделена на три отделни зони за складиране на насипни товари, успоредни на кея, обслужвани от кранове, които товарят на влакови композиции. Между релсите на всеки подкранов път са положени по два жп коловоза.
12. Съгласно одобреният вариант, реконструкцията на Източен кей е предвидено да се изпълни на три технологични строителни етапа. По-подробна информация за технологичните етапи за реализацията на проекта има в т.1.2 и т. 3.4 на ПП.
13. Реконструкцията на Източен кей на ПТ Лом включва изграждане на нова подпирателна кейова стена пред съществуващата, повдигане на котата на територията и кейовия ръб, изграждане на нови подкранови пътища и коловозни развития, изграждане на ново външно ел. хранене на крановата механизация с монтаж на нови щек дози и ел-



кабелни трасета от съществуващ-нов трафопост. Новата кейова стена се предвижда да се изгради непосредствено пред съществуващата конструкция.

14. Основна цел на проекта е превенция от наводнения на гр. Лом и пристанище Лом, както и подобряване условията за воден транспорт по коридор Рейнско-Дунавски в българския участък.
15. Етап „Експлоатация“, който също се разглежда в настоящия анализ, включва всички дейности, които концесионера „Порт Инвест“ ЕООД изпълнява за предоставянето на пристанищни услуги на реконструирания кей.
16. Пристанищните услуги, които ще се извършват на подновения Източен кей на ПТ Лом, са свързани основно с досега обработваните на този кей предимно насипни товари – въглища и руда.

1.2. Описание на инвестициите предмет на проекта

17. Като основни елементи за реконструкцията на Източен кей на ПТ Лом в ПП са посочени изграждане на нова кейова стена и прилежащата и инфраструктура, включително инфраструктура за достъп.
18. При обосновката за избор на тип кейова стена за проекта в ПП е направен МКА на 12 алтернативи за кейови конструкции. Избора е направен на база SWOT и МКА анализи, с които са оценени техните предимства и недостатъци, както и конкретните изисквания, условия и критерий на настоящия проект.
19. Избраният вариант за реализацията на проекта включва следните основни елементи:

1) Изграждане на **кейова работна площадка**, което включва ;

- повдигане със средно 2,50 м площта на кейовата работна площадка от 44 257 м²;
- изграждане на нова носеща конструкция от стоманени тръби с диаметър 01220 мм.;
- изградена анкерна стена от сдвоени метални шпунти;
- възстановяване на подкранов път
- настилки на тилна зона за обработка и складиране на товари;
- възстановяване на електроснабдяване;
- изграждане на ВИК
- изграждане на противопожарна система ;

2) изграждане на жп коловози и обслужващи пътища;

20. Подробна информация за предвидените работи по избрания вариант за реализация на проекта е представена в таблица 23, както и в т. 7. на ПП.



1.3. Основни заинтересовани страни

Инвеститор

21. Инвеститор по проекта е ДППИ. Основната причина ДППИ да се ангажира с проекта е на основание разпоредбата на чл. 115л на ЗМПВВППРБ, с която на предприятието е предоставено имущество държавна собственост за изпълнение предмета на дейността му и е определено за управител на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт. В това си качество ДППИ е определен за конкретен бенефициент по ОПТТИ и ПТС.
22. Съгласно разпоредбата на чл. 115л, ал. 1, т. 3 на ЗМПВВППРБ пристанище Лом е определено като един от клоновете- териториални поделения на ДППИ.
23. Основните функции на ДППИ са определени в чл. 115м на същия закон, като с ал.1, т.1 от същата разпоредба на ДППИ е възложено изграждане, реконструкция и рехабилитация и поддържане на пристанищните терминали - държавна собственост. Както е отбелязано по-горе, терена предвиден за реконструкцията на Източен кей на ПТ Лом, предмет на проекта, попада в териториите предоставени на ДППИ за управление и след неговата реализация, активите реконструкцията на източния кей на пристанище Лом ще бъдат държавна собственост.

Оператор/и

24. Експлоатацията на реконструирания Източен кей ще продължи да се извършва от действащия концесионер на ПТ Лом. Пристанищният терминал е отдаден на концесия за „Порт Инвест“ ЕООД и съответно оператор на ПТ се явява концесионерът.
25. В резултат на проведена открита, прозрачна и недискриминационна процедура за избор на концесионер за предоставяне на концесия на ПТ Лом по реда на ЗКц с РМС № 49 от 24.01.2013 г. „Порт Инвест“ ЕООД е определен за концесионер ПТ Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом – публична държавна собственост.
26. Съгласно точка V. на същото РМС концесионният договор е сключен при условията на това решение, РМС № 714 30.08. 2012 г. за откриване на процедурата и направената от „Порт Инвест“ ЕООД оферта за участие в откритата процедура.
27. С т.2 от РМС за откриване на процедурата на концесионера се възлага управление на услуга от обществен интерес - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 от ЗМПВВППРБ и управление и **поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията**. Допуска се и извършване на частични строителни и монтажни работи в съществуващата пристанищна територия при спазване условията решението или с допълнително споразумение към концесионния договор.



28. Съгласно т. 4 от същото РМС е предвидено, че с допълнително споразумение към концесионния договор при условията и по реда на ЗКц от обекта на концесията може да **се изключи или към него да се включи територия**, определена с изменение на одобрен от концедента и влязъл в сила подробен устройствен план за концесионната територия (включително за изменение на застрояването на територията), чрез разширение на обекта на концесията съгласно предвижданията на одобрен от концедента актуализиран Генерален план за развитието на пристанищния терминал.
29. По силата на т. 5 от РМС за откриване на процедурата срокът на концесията е определен на 35 години.
30. По силата на т. 8.1 от горното решение, обектът на концесията е собственост на концедента.
31. С чл. 12 на концесионния договор е приета и утвърдена инвестиционната програма на концесионера от офертата за участие в откритата процедура. Инвестиционна програма е определена като Приложение №5 към договора за концесия.
32. В инвестиционната програма разходите за инвестиции са групирани в две отделни групи – за първите четири години и след четвъртата година. Съгласно предвиденото в нея по отношение на Източен кей, в периода 11-13 година на концесията, който съвпада с реализацията на настоящия проект **не са заложили инвестиционни разходи**.
33. Както е отбелязано в Краткия анализ за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ, в зоната на терминала, където ще се извършват инвестициите по проекта – Източен кей, предвидената в проекта за изграждане инфраструктура ще замени съществуващата без да се повишават количествените показатели на сега ползваната от концесионера.
34. Там също е отбелязано, че 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.
35. С реконструкцията, предмет на проекта, не се предвижда подобряване или повишаване на експлоатационните показатели на кея, респективно на ПТ – капацитет и кейова пропускателна способност.
36. В тази връзка и разяснението по текст 32 по-горе може да се приеме, че с финансирането и реализацията на проекта за реконструкция на Източен кей на ПТ Лом концесионера няма да бъде освободен от ангажименти и присъщи разходи, поети по силата на концесионния договор.



Крайни потребители

37. **Крайни потребители** на новото кейово място, предмет на проекта, **ще са операторите на корабите**, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт.
38. Достъпът до тези **пристанища е на недискриминационна база** по силата на чл. 103 от ЗМПВВППРБ. Като за предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от ДППИ¹, като и тарифите които ще бъдат определени за извършване на дейности и услуги на територията на реконструирания Източен кей на ПТ Лом от концесионера „Порт Инвест“ ЕООД. Всички тарифи са предварително определени и са публикувани на електронната страница на ДППИ.
39. С разпоредбите на чл. 103в, 103г, 103д, 103е от ЗМПВВППРБ е определен вида на таксите, които се събират на пристанищата за обществен транспорт, основните принципи при определяне на размера и събирането им, както и къде и как се публикуват.

1.4. Бюджет на проекта и източници на финансиране

Етап „Подготовка“

40. Съгласно информацията от АРП, разходите които са извършени до края на базовата година, актуализирани в текущи цени към 2022 г., по подготовка на настоящото проектно предложение, като част от изпълнението на Договор № ДЕП-4/ 31.05.2020 г. възлизат на 233 329 лв. без ДДС. Изпълнението на договора се финансира по проект № BG16M1OP001-6.001-0026 „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“ по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
41. Тези разходи са прието за недопустими по настоящия проект, което е представено в допусканията по т. 4.3 и таблица 13 на АРП.

Етап „Изпълнение“

42. Подробна информация за определяне стойностите на отделните компоненти на проекта е представена в т. 5.1 на ПП, където е представена информация за основните допускания при определяне на инвестиционните разходи на отделните на основни елементи за три различни варианта на реконструкцията на Източен кей на ПТ Лом, включително и техните подробни КСС.

¹ ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" (Одобрена с ПМС № 97 от 2007 г., обн., ДВ, бр. 38 от 2007 г., изм., бр. 56 от 2007 г., в сила от 10.07.2007 г., бр. 2 от 2008 г., доп., бр. 38 от 2010 г., в сила от 13.05.2010 г., изм. и доп., бр. 72 от 2014 г., изм., бр. 30 от 2015 г., в сила от 24.04.2015 г.; изм. с Решение № 8928 от 22.07.2015 г. на ВАС на РБ - бр. 9 от 2.02.2016 г., в сила от 2.02.2016 г.; изм. и доп., бр. 76 от 2016 г., в сила от 30.09.2016 г.);

----- www.eufunds.bg -----



43. В резултат на извършените анализи е препоръчан и избран варианта с изграждане на комбинирана кейова стена, за който в таблица 23 на ПП е представена подробна КСС.
44. Както е посочен в текст 12 по-горе, реконструкцията на Източен кей е предвидено да се изпълни на три технологични строителни етапа, за което по-подробна информация за има в т.1.2 и т. 3.4 на ПП.
45. За целите на настоящия анализ се приема обобщена структура на основните разходи реконструкция на Източен кей, както е показано в таблица 1 по-долу.

Таблица 1. Структура разходите по ПП за реконструкция на Източен кей на ПТ Лом

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Стойност (лв.)
1.1.	Технология I етап	197 580
1.2.	Технология III етап	202 080
2.	Вертикална планировка	2 941 940
3.	Временен път 1	212 505
4.	Вътрешна организация за безопасност на движението на временен път 1	2 673
5.	Временен път 2-източен обход	434 132
6.	Главен път и подходи 1 и 2	319 964
7.	Организация за безопасност на движението на главен път и подходи	6 483
8.	Организация за безопасност на движението на източен обход	2 034
9.	ХТС	12 911 230
10.	жп	1 602 368
11.	Подкранови пътища	494 083
12.	Настилки	2 203 945
13.	Водопровод	123 823
14.	Отводняване	277 481
15.	Електро	270 798
	ОБЩО	22 203 118

Източник: ПП

46. В Анализа разходи–ползи структурата на разходите е трансформирана във вид, който съответства на изискванията за изготвяне на АРП, като са добавени присъщи и необходими категории разходи за изпълнението на инфраструктурен проект, финансиран по ПТС. В т.5.3 на АРП по проекта е представена информация за определяне на пълните инвестиционни разходи и програма за изпълнение на проекта като цяло. В таблица 13 на АРП са представени необходимите разходи за изпълнението на проекта в съответствие с изискванията за финансиране по ПТС, където разходите от Таблица 1, по-



горе, са представени като разходи в категории „Строителство“. В таблица 16 на АРП е представено годишното разпределение на тези разходи, което представлява финансовата програмата изпълнението на проекта.

47. Общата стойност на проектното предложение за финансиране по ПТС е в размер на **33 702 358** лв., от които след прилагане на ограниченията на чл. 56в на ОРГО се получава следното разпределение:

- **27 011 082** лв. (80,15%) допустими за финансиране с **БФП** по ПТС;
- **6 691 276** лв. (19,85%) **принос от инвеститора** за покриване на недопустими разходи по проекта, включително и недопустими по чл. 56в на ОРГО и разходите за възстановимо ДДС за бенефициера ДППИ.

48. Безвъзмездната финансова помощ може да включва разходи за СМР в размер до **21 309 375** лв. **съвместима държавна помощ по чл. 56в на ОРГО**. Това представлява 78,89% от БФП и 63,23% от общата стойност на проекта.

49. Средствата от БФП, които ще бъдат отпуснати по ЕФРР и други източници на публично финансиране ще се използват от ДППИ само със задачата да организира тръжните процедури за изпълнение на дейностите по проекта, ще ги трансферира към изпълнителите по проекта и няма да генерират приходи за ДППИ.

Етап „Експлоатация“

50. По време на етап експлоатация, концесионера „Порт Инвест“ ЕООД ще има присъщи разходи за експлоатация и поддръжка, които трябва да осигуряват безпроблемна експлоатация на Източния кей на ПТ Лом, включително и предвидените инвестиционни разходи след четвъртата година от Инвестиционната програма, както е посочено в текстове 31 и 32 по-горе.

51. Допусканията за разходите за експлоатация и поддръжка по проекта са представени в т. 5.5. от АРП.



2. Държавни помощи

2.1. Тест за държавна помощ

52. В Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ са представени резултатите от извършен Тест за ДП по проекта и в резултат е обосновано наличие на наличието на ДП при финансирането на проекта по ПТС с бенефициер ДППИ.

53. Основните моменти по Теста за ДП са:

- наличие на предоставяне на публични ресурси от национален орган, който разполага с правото да ги използва по собствена преценка;
- наличие на публично финансиране за изграждане на пристанищна инфраструктура, предназначена за извършване на стопанска дейност – пристанищни услуги;
- наличие на пазар за пристанищни услуги.

54. Разпоредбата на чл. 116, ал.1 от ЗМПВВПРБ определя, че услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от пристанищни оператори, са пристанищни услуги.

55. В т. 3 „Описание на съществуващото положение“ от ПП е уточнено, че върху територия на ПТ Лом е изградена основната пристанищна инфраструктура и съоръжения, позволяващи извършването на пристанищни услуги и други стопански дейности, включително на Източен кей, предмет на проекта. Пристаннищните услуги на този кей са свързани основно с обработката на досега преминаващи предимно насипни товари – въглища и руда.

56. С чл. 117 а. от същия закон, извършването на пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като **достъп до пазара на пристанищни услуги**, което е свързано и с наличието на свободна конкуренция.

57. В съответствие с указанията от т. 200 от Известието², в краткия анализа за ДП е направено разграничение между управителя (инвеститора), оператора (предприятията, които пряко ще използват инфраструктурата (обекта на проекта) за предоставяне на услуги) и крайните ползватели на услугите.

58. Както е отбелязано в същия текст на Известието, възможно е в някои случаи тези функции да се припокриват и в тази връзка в краткия анализа за ДП не е изключена възможността ДППИ за действия като инвеститор и като оператор на реконструирания Източен кей на ПТ Лом, след изтичане на концесията, която е описана в текстове 24 -36 по -горе.

² [Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз \(C/2016/2946 ; OJ C 262, 19.7.2016, p. 1–50\):](#)



59. В съответствие с указанието на т. 215 от Известието в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ е прието, че финансираната пристанищна инфраструктура по проекта благоприятства стопанската дейност и следователно попада в обхвата на правилата за държавни помощи.
60. Предвид, че достъпът до българските пристанища за обществен транспорт е на свободна и недискриминационна база (текст 38 по-горе) при ясно определени правила, в Кратките анализи за ДП към ПП и Приложение 11 на УК-ПЗ е направен по-задълбочена оценка и на първите две нива- инвеститор и оператор.
61. В резултата на извършения Тест за държавна помощ в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ предварителната оценка е че **финансирането по ПТС 2021- 2027 на изграждането на пристанищна инфраструктура по проекта от ДППИ отговаря на всички критерии по чл. 107, параграф 1 от ДФЕС и представлява държавна помощ.**
62. По отношение на Оператора - „Порт Инвест“ ЕООД, концесионер на ПТ Лом в следващите 25 години е обосновано, че финансирането на проекта **не съдържа ДП**, като се има предвид следното:
- основната цел на проекта е осигуряване на безопасност на пристанището, населеното място и населението на гр. Лом;
 - проектът **не предвижда увеличение** на основните параметри на съществуващите активи – дължина, площ, брой, а само тяхното преместване на по-високо насипно ниво, което налага и замяна на инфраструктурата за достъп;
 - проектът **не предвижда подобряване или повишаване** на експлоатационните показатели на кея, респективно на ПТ – капацитет и пропускателна способност;
 - оператора няма да се освободи от присъщи разходи, съгласно инвестиционната програма по концесията в периода 11-13 година няма заложили инвестиционни разходи, свързани с Източен кей на ПТ Лом (текст 32 по-горе);
 - концесионерът „Порт Инвест“ ЕООД е избран в резултат на проведена на открита, прозрачна и недискриминационна процедура по ЗКц (текст 25 по-горе);
 - инвестиционната програма на „Порт Инвест“ ЕООД се отнася за съществуващата към момента пристанищна инфраструктура, докато с проекта възнамерява да изгради нова на по-високо ниво с цел предпазване от наводнения пристанището и гр. Лом, без да се завишават експлоатационните параметри спрямо съществуващата.
 - в условията на концесионния договор е предвидена възможност с допълнително споразумение включване или изключване на територия в/от обхвата на концесията;



- получените разяснения от ЕК чрез State aid Wiki на прилагането на разпоредбата на чл.56б, параграф 7 на ОРГО³, че при вече съществуваща концесия реконструираната/реновираната инфраструктура е необходимо да се отрази в договора за концесия чрез промяна на договора или допълнително споразумение. По-подробна информация за съответствието на проекта с чл.56в на ОРГО е представена в т. 2.2.2. на настоящия анализ.

63. Съгласно установената практика, при установяване на наличие на държавна помощ следва проверка дали тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.
64. Като възможност за постигане на съответствие с правилата по ДП в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ, е препоръчано прилагането на разпоредбите на ОРГО и по специално чл. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.
65. В тази връзка, настоящия анализ е фокусиран върху обосноваването на съвместимостта на финансирането на дейностите по проекта по чл. 56в на ОРГО.

2.2. Съвместимост на държаната помощ по ОРГО

66. С цел развитието и функционирането на вътрешния пазар, с Регламент (ЕС) 2015/1588 ЕК е оправомощена чрез регламент да определя някои помощи като неотговарящи на критериите по член 107, параграф 1 от ДФЕС и поради това да ги освобождава от процедурата за уведомяване, предвидена в член 108, параграф 3 от ДФЕС, доколкото предоставената на едно и също предприятие помощ през даден период не надхвърля определен размер.
67. Правомощието на ЕК да приема групови освобождавания се **отнася единствено за мерките, които отговарят на всички критерии по член 107, параграф 1 от ДФЕС**, и следователно **представяват държавна помощ**. Включването на определена категория помощ в регламент за освобождаване не предопределя квалифицирането на дадена мярка като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
68. Регламентите за групово освобождаване гарантират прозрачността и правната сигурност. Тези регламенти са пряко приложими от националните съдилища, без да се засяга член 4, параграф 3 от Договора за Европейския съюз и член 267 от ДФЕС.
69. Един от основните инструменти на ЕК за групово освобождаване е Общия регламент за групово освобождаване (ОРГО) .

³ В отговора на ЕК разясненията се отнасят за чл. 56б, параграф 7 за морски пристанища, разпоредбата на който кореспондира и има същото значение като този на чл.56в, параграф 7 на ОРГО за вътрешно водни пристанища;



70. В процеса на модернизация на правилата за държавните помощи през 2017 г. с Регламент (ЕС) 2017/1084 на ЕК прие изменение на ОРГО, с което в неговия обхват бяха включени помощите **за пристанищните и летищните инфраструктури**, праговете за уведомяване за помощи за култура и опазване на културното наследство и др. помощи за спортни и мултифункционални инфраструктури за отдых, както и схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони.

71. Както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ, помощите за морски пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от ДФЕС и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от ДФЕС, ако са изпълнени условията, определени в член 56в и в глава I на ОРГО.

2.2.1. Съвместимост с Глава I Общи разпоредби на ОРГО

Член 1. Приложно поле

– *параграф 1 – категории помощи за които се прилага ОРГО*

72. Предвид, че дейностите по проекта са за реконструкция на Източен кей на ПТ Лом, финансирането на проекта попада в приложното поле на ОРГО под категория „**н) помощи за пристанища**“ от чл. 1, параграф 1 на същия регламент.

– *параграф 2 – помощи за които не се прилага ОРГО*

73. Разпоредбата засяга определени категории схеми и помощи по раздели 1, 2, 3, 4, 7, 10 и 16 на ОРГО.

74. По проекта ще бъдат финансирани дейности за реконструкция на пристанищна инфраструктура по чл. 56в, раздел 15 „Помощи за пристанища“ от ОРГО, които **са извън обхвата на ограниченията по чл. 1, параграф 2, букви „а“ и „б“** на същия.

75. Общият размер от **21 309 375 лв. (10 895 310 евро)** на допустими разходи за държавната помощ, която може да бъде предоставена на проекта в съответствие с чл. 56в от ОРГО е определен въз основа на финансов анализ на проекта като част от общия размер на допустимите разходи за целия инвестиционен проект.

76. Помощта за финансираните по проекта дейности е за реконструкция на пристанищна инфраструктура на територията на ПТ Лом и **не попада в обхвата на** ограничението на **чл. 1, пар. 2, б. „в“** на ОРГО, която се отнася за помощи свързани с износ към трети държави и държави членки, по-специално свързани с изнесените количества, с изграждане на дистрибуторска мрежа и други текущи разходи във връзка с износа.



77. Подпомаганите дейности по проекта **не попадат в обхвата на ограничението на чл. 1, пар. 2, б. „г“ на ОРГО**, която се отнася за помощи обвързани с условието за ползване на местни за сметка на вносни стоки.
78. Както е отбелязано в текст 38 от настоящия анализ, достъпът до българските пристанища за обществен транспорт е на свободна и недискриминационна база по силата на чл. 103 от ЗМПВППРБ.
- *параграф 3 – забранителни режими по ОРГО*
79. Обхватът на основната икономическа дейност на инвеститора ДППИ е определена с чл. 115м на ЗМПВППРБ, което обобщено може да се представи като изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.
80. Чрез проекта се подпомага бенефициерът ДППИ с основна икономическа дейност по КИД 2008 в сектор Н „Транспорт, складиране и пощи“, код 52.29 „Други спомагателни дейности в транспорта“, която **не попада в забранителните режими по чл. 1, параграф 3, букви „а“, „б“ и „в“ на ОРГО за:**
- сектор рибарство и аквакултури;
 - сектор на първичното производство на селскостопански продукти;
 - сектор за преработка и продажба на селскостопански продукти;
81. С проекта **няма да се финансира** дейности за улесняването на закриването на неконкурентноспособни въглищни мини, за които се отнася ограничението по **чл.1, параграф 3, буква „г“**.
82. С проекта ще се предостави помощ за изграждане (реконструкция) на пристанищна инфраструктура в съответствие раздел 15, чл. 56в на ОРГО, което **не попада в обхвата на забранителния режим регионални помощи по чл.1, параграф 3, буква „д“**.
- *параграф 4 – забранителни режими по ОРГО*
83. Предвид, че помощта се предоставя за финансиране дейностите **по един проект**, тя представлява **индивидуална помощ ad hoc** в съответствие с определения 14, 15 и 17 на чл.2 на ОРГО.
84. ДППИ е предприятие, което **не 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 и **не попада в забранителния режим на по чл.1, параграф 4, букви „а“ и „б“**.



85. За потвърждение на горното е направена справка „по вид решение“ в Публичния регистър на ЕК⁴, както и в националния регистър⁵, където не са установени записи за задължения на ДППИ.
86. Във връзка с забранителния режим за предоставяне на ДП по ОРГО за предприятия в затруднено положение, бенефициерът ДППИ е декларирал, че **не е предприятие в затруднено положение** и ще представи на УО всички необходими документи за установяване на това обстоятелство, съгласно установените практики.
87. ДППИ е **извън забранителния режим** на ограничението по чл. 1, параграф 4, буква „в“, предвид че за него не е изпълнено нито едно от обстоятелствата по определението за **предприятие в затруднено положение** от определение 18, чл. 2 на ОРГО.
88. ДППИ е държавно предприятие, образувано на основание чл. 115л. от ЗМПВВППРБ като юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е 100 % държавна собственост, и в тази връзка **не попада** в обхвата на определенията на **букви „а“ и „б“** на определение 18 за **предприятие в затруднено положение** по чл. 2 на ОРГО, които се отнасят за дружества с ограничена отговорност. Актуалната форма на собственост и основната структура на предприятието могат да се видят от Справка „Актуално състояние“, в най-общия случай от електронната страница на Агенцията по вписванията.
89. С разпоредбата на чл. 115л, ал. 5 на ЗМПВВППРБ е определено, че за ДППИ не може да се открива производство на несъстоятелност, което изключва ДППИ от обхвата на обстоятелството по **буква „в“** на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.
90. ДППИ не получавало помощ за оздравяване и помощ за реструктуриране и не попада в забранителния от обхвата на обстоятелството по **буква „в“** на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.
91. Както е посочено в Краткия отчет за ДП към ПП, на основание чл. 3, параграф 4 от Приложение I на същия регламент ДППИ се определя като голямо предприятие, поради което трябва да отговоря и на ограничението по обстоятелството на **буква „д“**, на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.
92. Финансовите резултати от ГФО за последните две години показват стойности на отношението задължение/собствен капитал по-малки от 7,5 и съотношението на лихвеното покритие на предприятието, изчислено на основата EBITDA, е било над 1,0. ГФО на предприето са качени на електронната страница на ДППИ на следния адрес: <http://www.bgports.bg/bg/page/60>. Тези данни **изключват ДППИ и от забраните** по обстоятелството на **буква „д“**, на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.

⁴ Публичния регистър на ЕК- http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3;;

⁵ Национален регистър - <https://stateaid.minfin.bg/bg/483>



93. В **УК-ПЗ**, като недопустими за финансиране по ПТС са определени предприятия в затруднено положение, в съответствие с определение 18 на чл. 2 на ОРГО и в тази връзка е заложено УО на ПТС да извърши необходимите проверки преди предоставянето на БФП по проекта.

- параграф 5 – забранителни режими по ОРГО

94. Бенефициерът ДППИ е декларирал безусловно, че при разработването и изпълнението на проекта изпълнителите ще се избират чрез провеждане на открити процедури по ЗОП, които ще бъдат обявени в Европейски вестник и **няма да включват ограниченията** по чл. 1, параграф 5 на ОРГО:

- буква „а“ – условия за обвързване на седалището или основното място на установяване на бенефициера/изпълнителя/ите по проекта да се намира в ДЧ, която предоставя помощта;
- буква „б“ – условия за обвързване със задължението бенефициера/изпълнителя/ите по проекта да използва/т национално произведен стоки;
- буква „в“ – условия за обвързване със задължението бенефициера/изпълнителя/ите по проекта да използва/т национално произведен стоки;

- параграф 6 – забранителни режими по ОРГО

95. Помощта по проекта се отнася за финансиране на дейности по Раздел 15 „Пристанищна инфраструктура“ на Глава III на ОРГО и не попада в забранителния режим на чл.1, параграф 6 за производство на ядрена енергия.

Член 2. Определения

96. Както е посочено в Краткия анализ за ДП към ПП, инфраструктурата, която ще бъде изградена (реконструирана) с ДП по проекта следва да отговаря на определенията, посочени в чл. 2, раздел „Определения за помощи за пристанища“ ОРГО.

97. За целите на настоящия анализ е прието следното разпределение на основните елементи на избраният вариант за реализацията на проекта, както са представени в текст 19 от настоящия анализ, към определенията от чл. 2 на ОРГО:

98. Към определение **157 „пристанищна инфраструктура“**, като инфраструктура и съоръжения за предоставяне на транспортни пристанищни услуги е отнесено **изграждането (реконструкцията) на кейовата работна площадка**, което включва основните елементи, както са посочени в подточка **1)** на текст 19 по-горе, без работите по възстановяване на подкранов път.

99. Към определение **158 „пристанищна суперструктура“** са отнесени работите по възстановяване на подкранов път. Общата стойност от **893 743 лв.** на разходите по това определение включват предвидените разходи за възстановяване на подкранови пътища по редове 1.1, 1.2 и 11 по таблица 1. по-горе.



100. Към определение **159 „инфраструктура за достъп“** е отнесено изграждането на жп и обслужващи пътища по проекта, посочени в подточка 2) на текст 19 по-горе.

Член 3. Условия за освобождаване

101. Предварителната оценка от анализа за приложимия режим на ДП по чл.3 на ОРГО е представено в т. 3 на настоящия анализ.

Член 4. Прагове за уведомяване

102. Праговете за уведомяване за вътрешни пристанища са определени в чл. 4, параграф 1, буква „е“ на ОРГО, където с последното му изменение с Регламент (ЕС) 2023/1315 от 23.06.23, в тази категория праговете бяха увеличени на **44 милиона евро** на проект и **55 милиона евро** на проект за вътрешни пристанища, включени в работния план за коридор на основната TEN-T мрежа.
103. Както е посочено в текст 2 по-горе, пристанище Лом, респективно Източен кей на ПТ Лом е част от коридор „Рейнско-Дунавски“ на основната TEN-T мрежа и за него се отнася прага от **55 милиона евро** на проект.
104. Видно от финансовата информация по текстове 48 и 75 от настоящия анализ, максималната възможна стойност на държавната помощ от 21,3 милиона лева (*10,9 милиона евро*), която е предвидено да бъде предоставена на ДППИ за изпълнение на проекта е под прага за уведомление от 55 милионна евро по чл. 4, параграф 1 на ОРГО.
105. Във връзка спазване на разпоредбата на чл.4, параграф 2, бенефициерът ДППИ е декларирал, че проекта не е част и не свързан с друг проект за същата инвестиция.

Член 5. Прозрачност на помощта

106. Индивидуалната ad hoc помощ за финансиране дейностите на проекта се счита за **прозрачна помощ**, предвид че се предвижда на бъде предоставена под формата на БФП по ПТС, размерът на която е предварително точно изчислен с АРП, включително финансов анализ. Това съответства разпоредбите на чл. 5 на ОРГО за определянето на прозрачни помощи, без да е необходимо да се прави оценка на риска.

Член 6. Стимулиращ ефект

107. С чл. 6, параграф 1 на ОРГО е определено като задължително условие за подпомагане на помощи по този регламент, помощите да имат стимулиращ ефект.
108. Разпоредбата на чл. 6, параграф 2 е определено първото от условията за приемане, че **проекта има стимулиращ ефект**, което се изразява в това бенефициера да е подал писмено заявление за помощ до ДЧ или съответния администратор на помощ преди



работата по проекта или дейността да е започнала, като е определен и минимум информация, която проекта трябва да съдържа заявлението.

109. В инвестиционната програма за изпълнение дейностите на проекта, представена в т. 4.3 на АРП, първо е предвидено подаване на формуляр за кандидатстване за финансиране по ПТС, след което е предвидено подготовка и обявяване на обществената поръчка за избор на изпълнители по проекта. В рамките на половин година след това се очаква да бъде избрани изпълнител и да започне работата по реализацията на проекта.
110. Актуална информация по изпълнението на дейностите на проекта се съдържа в Графика на проекта към Формуляра за кандидатстване, от където е видно че няма започнали работи и дейности по проекта, преди подаването на заявлението за помощ до УО на ПТС.
111. Минимума информация която трябва да съдържа заявлението за помощ, определен с чл. 6, параграф 2, е сред основните реквизити, както на формуляра за кандидатстване по ПТС. Без да бъдат попълнени тези реквизити, бенефициерът ДППИ няма да може да подаде формуляра за кандидатстване по програмата.
112. Както е видно от текстове 8 и 40 по-горе, в изпълнение е само етапа за подготовка на проектното предложение, което се финансира по ОПТТИ и е отнесен като недопустим разход за настоящия проект. (виж таблица 13 на АРП за проекта)
113. Във връзка с горното се приема, че е изпълнено първото условие **за наличие на стимулиращ ефект за помощта по проекта**, определено с чл. 6, параграф 2 на ОРГО.
114. Предвид, че ДП за проекта е индивидуална ad hoc помощ и ДППИ се определя като голямо предприятие (виж текст 91 по-горе) попада в обхват на изискването на чл. 6, параграф 3. Съгласно което, за да се приеме, че помощта има стимулиращ ефект трябва, освен изпълнението на условието по параграф 2, бенефициера да е представил на администратора на помощта документация по проекта от която да се вижда, че помощта по проекта 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.
115. Като допълнително разяснение, може да се използва определението по чл. 5, ал.1, т.7 от ЗДП, където стимулиращият ефект е определен като положителна промяна в поведението и дейността на получателя на помощта, така че той да осъществи



съответната дейност, която не би предприел без помощ или би я предприел, но в ограничен обем и по различен начин.

116. Основните документи, които показват, че помощта за финансирането на дейностите по проекта има стимулиращ ефект в съответствие с изискването на чл. 6, параграф 3 са ПП и АРП на проекта.
117. По отношение това изискване за наличие на стимулиращия ефект по проекта, в Краткият анализ за ДП към ПП е обосновано, че финансирането на публичната пристанищна инфраструктура по проекта, имаща за цел осигуряване на обществени ползи изпълнява две от изискванията по параграф 3 - за **нарастване на обхвата и ускоряване на скоростта на изпълнение** на проекта.
118. В точки 1.1. и 3.3. на ПП необходимостта от проекта е обоснована основно с ниското ниво на което се намира пристанищна инфраструктура, което води до опасност от заливане и наводнения при високи води на р. Дунав, както и влошеното състояние на носещата конструкция на Източен кей на ПТ Лом.
119. От представената информация става ясно, че през м. април 2006 е имало високи нива на водите на в. Дунав, които са довели до сериозни наводнения на територията на гр. Лом и пристанище Лом, като почти цялата територия на пристанището е била залята с височина на водния стълб над 1,25 м.
120. По отношение на състоянието на носещата конструкция на терминала на Източен кей е представено, че в периода 1974 -77 г. в резултат на претоварване и/или земетресение през 1977 г., кейовата стена е деформирана и е преместена към лимана, на места това изместване е над 1,6 м.
121. Понастоящем конструкцията на Източен кей на ПТ Лом продължава да бъде в недобро състояние, с частично разместени талпи на затварящия челен шпунт, липса на бетоново тяло при връзка на стоманобетоновия шпунт (разрушена бетонова връзка и силово ерозира арматура и други механични увреждания), което води до изтичане на почва зад шпунта и образуване на неустановими каверни.
122. В миналото, за възстановяване на техническите и технологични възможности за експлоатация на деформираните кейови стени са провеждани стабилизиращи и укрепителни мероприятия с прилагане на различни инженерни решения, които обаче не са успели да спрат процесите на деформация, ерозия и разрушаване на конструкцията.
123. Видно от информацията в точки 1.2. и 3.4. от ПП, с избрания вариант за реконструкция на Източният кей на ПТ Лом се предвижда замяна на съществуващата конструкция на кейа с нова, с която ще бъде повдигната котата на територията и кейовия ръб, изграждане



на нови подкранови пътища и коловозни развития и изграждане на ново външно ел. захранване. Което определено е **нарастване на обхвата на проекта** в сравнение с дейностите, които се извършване в миналото за стабилизирането на Източния кей на ПТ Лом.

124. По отношение на концесионера „Порт Инвест“ ЕООД, както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ и текст 62 по-горе, неговите ангажименти са свързани с **управление и поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията**, т.е. съществуващата конструкция и съгласно отчетите за изпълнение на инвестиционна програма⁶ до момента показват, че той е изпълнявал тези свой задължения коректно.
125. Съгласно информацията от инвестиционната програма по концесионния договор, за Източен кей на ПТ Лом са предвидени инвестиционни разходи на обща стойност от 615 000 лв. за целия период на концесията. От където е видно, че става въпрос само за поддържане на обекта на концесия в експлоатационна годност.
126. Видно от информацията в т. 3.4.2. на ПП, подготовката за реализацията на инвестиционното намерение е започнала преди 2020 г. и в резултат през 2020 г. са издадени следните документи:
- изготвен и съгласуван е инвестиционен проект;
 - изготвени е технически проект;
 - проведени са необходимите процедури по Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и Закона за водите и има издадени следните разрешителни:
 - Решение № 5.ПР/05.03.2020 г. за преценяване необходимостта от извършване на оценка въздействието върху околната среда, издадено от РИОСВ – Монтата;
 - Разрешително за ползване на повърхностен воден обект с № 2170812/08.12.2020 на Басейнова дирекция „Дунавски район“;
 - Разрешително за ползване на воден обект за заустване на отпадни води и повърхностни води с № 13130018/08.12.2020 на Басейнова дирекция „Дунавски район“;
 - Разрешение за строеж № РС-17/09.03.2021 г. (влязло в сила на 03.04.2021 г.);
127. Видно от информацията по отношение готовността за реализация на проекта може да се приеме, че финансирането на проекта със средства от ПТС ще ускори неговата реализация.
128. За по-детайлна оценка на стимулиращия ефект на помощта се използва ключовият показател от финансовия анализ на инвестиционния проект – Финансова нетна настояща

⁶ <https://nkr.government.bg/ConcessionaireProcedures/ConcessionaireProcedureInfo/a9082b4a-b4fc-4aaa-8561-8edaf50e63c6>

----- www.eufunds.bg -----



стойност на инвестиция (ФННС/И). Съгласно утвърдената практика се приема, че помощта има стимулиращ ефект, ако ФННС/И е отрицателна стойност.

129. Резултатните от финансовия анализ, представени в таблица 25 „Финансови индикатори по проекта“ по т. 5.7 от АРП по проекта демонстрират, че проекта има отрицателна ФННС/И (-24 046 099) лева (- 12 294 575 евро). Отрицателната нетна настояща стойност показва, че проекта не е финансово устойчив без публичната помощ (финансиране).
130. Отрицателната ФННС/И от (-24 046 099) лв. (което за целите на анализа на държавните помощи се определя като финансов недостиг) за референтния период от 25 години показва, че очакваните дисконтирани нетни приходи от проекта не покриват инвестиционните разходи от проекта. Отрицателната ФННС/И доказва, че проектът не може да бъде изпълнен без публична помощ. В тази връзка се приема, че публичното финансиране е необходимо за реализацията на проекта и има стимулиращ ефект.
131. Това потвърждават и изводите от Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ в тази връзка, че 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.
132. Както е отбелязано също там, проекта се отнася за изграждане на пристанищна инфраструктура с цел осигуряване обществени ползи и необходимите услуги на обществото, без да бъде насочено към постигане на финансови печалби.
133. Тези публичните ползи са достъпни за всички членове на обществото без дискриминация или ограничения, което в конкретния случай за пристанищата е регламентирано с чл. 99, ал.1 от ЗМПВВППРБ, където е определено, че откритите пристанища са общодостъпни и съобразно предназначението си осигуряват еднакви условия за всички кораби. Това прави трудно за частния бизнес да контролира достъпа до тях и да респективна да извлече финансова печалба от тях.
134. Финансирането на обществени ползи често включва необходимост от значителни инвестиции и необходимост от привличане на значителни фондове за дългосрочен период. Това ясно е представено в ПП и АРП към проекта, където общата необходимите за реализацията на проекта разходи е определена на **33 702 358** лв. Този значителен финансов ресурс, не може да бъде осигурен, поради нормативни и бюджетни ограничения, от държавата и ДППИ 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.

135. В изводите на Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ по отношение на стимулиращия ефект е посочено, че 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, като е предвиждан в досегашните стратегически документи за неговото развитие, посочени по-горе. От където може да се заключи, че с предоставянето на средства по ПТС за финансиране на помощта по проекта се постига **съществено нарастване на обхвата на проекта**.

136. Всичко това се потвърждава и в т. 8 на АРП, където са представено изводите от направените анализи за финансирането и реализацията на проекта, че:

- проекта е икономически ефективен и ползите от него превишават разходите за неговите инвестиции;
- проектът има нужда от финансовата помощ от ПТС, предвид че изчислените финансови резултати за проекта показват отрицателна стойност на ФННС. (Резултатите са показани в таблица 25 от АРП);

137. Предвид горното, предварителната оценка показва, че финансирането на ДП по проекта **демонстрира наличие на стимулиращ ефект и изпълнява задължителните условия** на чл.6, параграфи 2 и 3 на ОРГО.

138. Помощта по проекта не попада в изключенията по параграфи 4 и 5 на чл.6 на същия.

Член 7. Интензитет на помощта и допустими разходи

139. Общият размер на БФП и интензитета на ДП по проекта са определен в резултат на извършен АРП, включително финансов анализ в съответствие с изискванията на чл. 56в от ОРГО. По-подробна информация за съответствието с тази разпоредба на ОРГО е представена по-долу в т. 2.2.2. на настоящия анализ.

140. Предвид, че изпълнението на разпоредбата на чл. 7, параграф 3 е от компетенциите на администратора на помощта, за целите на настоящия анализ бенефициерът ДППИ е заявил, че е запознат с изискването платимите в бъдеще помощи, включително 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.



141. Помощта предвидена за изпълнението на проекта не попада в хипотезите на чл. 7, параграфи 5 и 6 за помощи под формата на възстановяеми аванси.

Член 8. Натрупване

142. Разпоредбите на чл. 8 на ОРГО се отнасят за установяване спазването на праговете за уведомяване от чл. 4 и максималните интензитети на помощта, определени в Глава III на същия регламент, като се взема предвид общия размер на ДП за подпомаганата дейност/проект или предприятие.

143. Както е посочено в Краткия анализ за ДП към ПП, разпоредбата на чл. 8, параграф 3, буква „а“ на ОРГО **позволява натрупване** на държавната помощ по проекта с всякаква друга държавна помощ, ако установимите разходи са различни.

144. В допълнение с чл. 8, параграф 3, буква „а“ на същия **регламент се позволява натрупване** с 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 по силата на този регламент.

145. Ограничение относно натрупването за помощите освободени от задължението за уведомяване по силата на ОРГО е поставено с чл. 8, параграф 5, с което не се позволява натрупване на помощта по проекта с минимални помощи (*de minimis*) по отношение на същите допустими разходи, ако това натрупване би довело до интензитет на помощта, надхвърлящ праговете, установени в Глава III от същия регламент.

146. Във връзка с установяване на съответствието на проекта и предприятието с изискванията и ограниченията на ОРГО по отношение на натрупването на помощи, бенефициера ДППИ е представил Декларация за държавни/минимални помощи, попълнена по образец.

Член 9. Публикуване и информация

147. Предвид, че публикуването на информацията за предоставена ДП е от компетенциите на Администратора на помощта, в конкретния случай – УО на ПТС и МФ, с документите на проектното предложение ДППИ се ангажира да предостави необходимата информация за изпълнение на разпоредбата на чл. 9 на ОРГО, както и при необходимост допълнителна такава.



2.2.2. Съвместимост с специалните разпоредби на ОРГО по чл. 56в

– параграф 1 – вътрешни пристанища

148. Както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ, проектът се отнася към инвестиции за реконструкция на пристанищни инфраструктури на територията на пристанищен терминал Лом, което е част от пристанище за обществен транспорт Лом и **попада в приложното поле на член 56в** на ОРГО.

149. Още в началото на ПП е отбелязано, че участъкът на река Дунав от Западните балкани има важна роля във функционирането на коридор „Рейнско-Дунавски” на основната TEN-T мрежа и че този участък е определен като едно „тесните места” по коридора. Това му дава приоритет и изисква насочване на възможно повече усилия от ДЧ през които преминава за подобряване на условията за корабоплаване по него. Реализацията на настоящия проект е част от усилията на България в тази посока.

150. Предвид горното, пристанище за обществен транспорт Лом е включено в основната TEN-T мрежа, като пристанищна инфраструктура, която трябва да бъде приведена в съответствие с изискванията на TEN-T регламента⁷ до края на 2030 година.

– параграф 1а – забрана за подпомагане на инфраструктура за зареждане с изкопаеми горива

151. Както е видно от информацията в ПП, АРП и таблица 1 по-горе, обхвата на дейностите по проекта **не включват** изграждане на инфраструктура за зареждане с изкопаемия горива, поради което е неговото финансиране **е извън обхвата на забраната** по чл. 56в, параграф 1а.

– параграф 2 – допустими разходи за вътрешни пристанища

152. Както е представено в текстове 97-100 по-горе, основните допустими разходи по проекта се отнасят за изграждане на пристанищна инфраструктура и инфраструктура за достъп, **които попадат в обхвата на определения 157 и 159 от чл. 2** на ОРГО, които са допустими за финансиране, съгласно чл. 56в, параграф 2.

– параграф 2а – допустими разходи за инфраструктура за зареждане с електроенергия

153. Както е видно от информацията в ПП, АРП и таблица 1 по-горе, структурата на разходите по проекта **не включват** изграждане на инфраструктура за зареждане, поради което е неговото финансиране **е извън обхвата на ограниченията** по чл. 56б, параграф 2а.

⁷ Регламент (ЕС) 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11.12.2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение №661/2010/ЕС;

----- www.eufunds.bg -----



— *параграф 3 – недопустими разходи за морски пристанища*

154. От текст 99 е видно, че по проекта са включени също и разходи за **изграждане на суперструктура** по определение 158 на чл. 2. Във ФК тези разходи са отнесени като недопустими по проекта и няма да се финансират с ДП по проекта. Както е посочено в текста, недопустимите по това определение разходи за проекта се отнасят за работите по възстановяване на подкрановите пътища и включват разходните категории по редове 1.1, 1.2 и 11 по Таблица 1. Определянето на тези разходи като недопустими е съответствие с препоръките от в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-ПЗ (т.16.5.2.), където също е указано, че такива разходи няма да бъдат финансирани по ПТС.

— *параграф 4 – определяна размера на помощта*

155. Съгласно разпоредбата на чл. 56в, параграф 4, размерът на помощта не трябва надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията или драгиране. Оперативната печалба се приспада предварително от допустимите разходи въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства.

156. За проверка на изпълнението на това условие, се използват данните и резултатите от т. 4 Финансов анализ на АРП по проекта, където подробно е представена методологията и хипотезите за определяне на различните видове приходи и разходи по проекта. В АРП е представено, че за изготвянето на финансовия анализ на проекта е използвани основния ръководен документ на ЕК Указанията на ЕК за изготвяне на АРП на инвестиционни проекти⁸ и където едно от указания по отношение на изготвянето на финансовия анализ е изчисляването на **финансовата рентабилност на проекта да се извършва преди приспадане на данъци**. По-по-подробна информация в това отношение е представена в т.5.1. „Методология за определяне на финансовите индикатори“ от АРП по проекта.

157. Допустимите за финансиране с **БФП** по ПТС разходи за инвестицията по проекта допустими, включително след приспадане и на недопустимите по чл. 56в на ОРГО, както са представени в текст 47 по-горе възлизат на **27 011 082** лв.

158. За определяне на оперативната печалба се използват данните от таблица 24. от АПР на проекта, където са представени основните елементи на изчисленията на финансовите индикатори за проекта в хиляди лева. От тези данни за настоящата проверка се използват недисконтираните стойности на **категория С. Оперативните разходи за ЕИП** и категория **Ф.Общо приходи**. Разликата на тези стойности представлява оперативната печалба, като използваме следната формула:

159.
$$ОПч = ОПр - ОР,$$
 където

ОПч- оперативна печалба;

ОПр –оперативни приходи;

⁸ www.eufunds.bg *Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*



ОР – оперативни разходи.

160. В резултат изчислената стойност на ОПч е отрицателна и в размер на (- 8 837 023) лв.
161. Откъдето разликата между допустимите разходи за финансиране с **БФП** по ПТС и оперативната печалба (ОПч) се получава в размер на **35 848 105** лв.
162. Видно от текст 48 по-горе, размерът на допустимите разходи по чл. 56в на ОРГО от **21 309 375** лв. е по-малък от разликата, определена в текст 161 по-горе и могат да се финансират в пълен размер.
163. Също така при определяне на размера на помощта се използва и правилото, че общата стойност на публичното финансиране на държавната помощ по проекта, включващо заедно националното и европейското финансиране, не трябва да надвишава определения финансов недостиг по проекта (*финансовата нетна настояща стойност на инвестициите - ФННС/И*). Ограничаването на общия размер на публичното финансиране на държавната помощ до рамките на изчисления финансов недостиг по проекта **гарантира, че държавната помощ по проекта е точно необходимата за постигането на цели от общ интерес по проекта.**
164. Публичното финансиране на държавната помощ по проекта е определено в размер до **21 309 375** лв. и не надвишава определения в АРП финансов недостиг *ФННС/И* по проекта на (-24 046 099) лв. Това доказва, че помощта по проекта е ограничена до минимално необходимата, за да бъде проекта осъществим и да постигне целите от общ интерес за подпомагане на търговията, превоза на стоки и стимулиране на икономическия растеж в района.
- *параграф 5 – определяне на интензитета на помощта*
165. Изискването на този параграф е интензитета на помощта да не надхвърля 100% от допустимите разходи до размера предвиден в член 4, параграф 1, буква „е“.
166. От текст 48 по-горе видно, че максималния размер на определената ДП помощ по проекта представлява 78,89% от допустимите за БФП разходи по проекта.
167. В текст 103, прагът за финансиране на ДП по проекта в съответствие с чл. 4, параграф 1, буква „е“ на ОРГО е определен на 55 милиона евро.
168. Това означава, че ДП за проекта по чл. 56в на ОРГО може да бъде предоставена в пълен размера от 21 309 375 лв , както е определен в текст 48 на настоящия анализ.



— *параграф 6 – концесия и възлагане на трета страна*

169. От информацията в текстове 24-36 по-горе относно оператора на реконструирувания Източен кей е видно, че експлоатацията ще продължи да се извършва от действащия концесионер на ПТ Лом „Порт Инвест“ ЕООД, избран по открита, прозрачна и недискриминационна процедура за избор на концесионер по реда на ЗКц.

170. Съгласно разясненията на ЕК, получени чрез State aid Wiki на прилагането на разпоредбата на чл.56б, параграф 7 на ОРГО⁹, че при вече съществуваща концесия реконструираната/реновираната инфраструктура е необходимо да се отрази в договора за концесия чрез промяна на договора или допълнително споразумение.

171. Както е посочено и в текст 28 по-горе, такава възможност за актуализация на обхвата на концесията е предвидена в концесионния договор, което може да се осъществи с допълнително споразумение към договора.

172. В тази връзка, след приключване на работите по настоящия проект **е необходимо ДППИ**, в качеството му на бенефициер на помощта и **УО на ПТС**, в качеството му на администратор на помощта да информират концедента Министерство на транспорта и съобщенията за настъпилите изменения и да инициират изготвянето и подписването на допълнение към концесионния договор. Допълнително то споразумение трябва да ги отразява настъпилите изменения в обхвата на концесията .в резултат на реализацията на проекта.

— *параграф 7 – ползване на подпомаганата инфраструктура*

173. Както е посочено в текст 38 по-горе по силата на чл. 103 от ЗМПВВППРБ достъпът до **пристанища за обществен транспорт е на недискриминационна**, като за предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с Тарифа за пристанищните такси, събирани от ДППИ. Всички тарифи са предварително определени и са публикувани на електронната страница на ДППИ.

— *параграф 7а – ангажимент по отношение на инфраструктура за зареждане с водород*

174. Разпоредбата на параграф 7а **не е приложима по проекта**. В обхвата на дейностите проекта не е включено изграждане на инфраструктура за зареждане с водород.

— *параграф 8 – изключение за размера на помощи под 2 милиона евро*

175. Предвид размера на необходимата ДП по проекта от над 21 милиона лв., разпоредбата на параграф 8 **не е приложима по проекта**.

⁹ В отговора на ЕК разясненията се отнасят за чл. 56б, параграф 7 за морски пристанища, разпоредбата на който кореспондира и има същото значение като този на чл.56в, параграф 7 на ОРГО за вътрешно водни пристанища;

----- www.eufunds.bg -----



Заклучение

176. Видно от представената информация в т.2.2. на настоящия анализ, индивидуалната *ad hoc* помощ за финансиране на проекта **отговаря на всички условия на Глава I и на специалните условия по Глава III, чл. 56в на ОРГО** и на основание на разпоредбата на чл. 3 на същия може да се приеме, че е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на чл. 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС и се освобождават от уведомяване по чл. 108, параграф 3 от същия.
177. Допустими за финансиране по чл. 56в на ОРГО са разходите по проекта за изграждане на пристанищна инфраструктура и инфраструктура за достъп, които попадат в обхвата на определения **157 и 159 от чл. 2 на същия.**
178. Максималният размер на разходите допустими за финансиране от ДП по чл. 56в на ОРГО, както са определени в съответствие с параграф 4 на същия член възлизат на **21 309 375 лв.**
179. В резултат на прилагане на разпоредбите на параграф 5 на същия член, интензитета на помощта е **определен на 100% от изчислената максималната стойност** по параграф 4. Това позволява съвместимата по чл. 56в на ОРГО държавна помощ по проекта за допустими разходи по проекта да бъде финансирана по ПТС в пълен размер до **21 309 375 лв.**



3. Източници на информация

1. **Предпроектно проучване** за проект „Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“ на „Българска консултантска организация“ ЕООД от 11.04.2022;
2. **Анализ „разходи – ползи“** за проект „Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“ на „Българска консултантска организация“ ЕООД от 24.06.2022 и актуализирана версия от м. септември 2023;
3. **Кратък анализ** за приложим режим на държавна помощ за проект на „Българска консултантска организация“ ЕООД от 10.07.2023;
4. **Известие на Комисията** относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (C/2016/2946 ; OJ C 262, 19.7.2016, p. 1–50);
5. **РМС 714 от 30.08.2012 г.** за откриване на процедура за предоставяне на концесия за услуга върху „Пристанищен терминал Лом“ - част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом;
6. **РМС 49 от 24.01.2013 г.** за определяне на „Порт Инвест“ ЕООД за концесионер на Пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом;
7. **Договор за предоставяне на концесия за Пристанищен терминал Лом**, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом от 2013г.
8. **Приложение №5 „Инвестиционна програма“** към Договор за предоставяне на концесия за Пристанищен терминал Лом;
9. Разяснения от ЕК чрез State aid Wiki на прилагането на разпоредбата на чл.56б, параграф 7 на ОРГО при вече съществуваща концесия;