## Приложим режим на държавни помощи:

За установяване дали чрез  БФП  по допустимите дейности  по настоящата процедура ще бъде предоставена  държавна помощ по ПТС, УО е извършил предварителна проверка за наличие на държавни помощи (ДП).

Допустимите дейности по Приоритет 3 са изграждане и реконструкция на гаровикомплекси по протежение на главните железопътни линии, развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите (КФ) и електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли (ЕФРР) с бенефициенти НКЖИ, ДППИ, ИАППД, АПИ, ИАМА, МТС и БИМ.

Предвижда се финансиране на проекти с бенефициенти **НКЖИ, АПИ, ИАППД, ДППИ, МТС, ИАМА** и БИМ за осъществяване единствено на дейности с нестопански характер – инвестиции за железопътна и пътна инфраструктура, които представляват публична държавна инфраструктура, информационни системи в транспорта, доставка на плавателни съдове, мерки за безопасността в транспорта и други, свързани с публични функции на държавата и в тях не се извършва икономическа дейност. Подробно описание следва в настоящата точка.

## НКЖИ

* **По приоритет 3** с бенефициент **НКЖИ** с приложим режим **„непомощ“** – помощ извън обхвата на чл. 107, пар. 1 от ДФЕС се предвижда да се финансират дейности за модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията; проучвания за изграждането на ERTMS (ниво 2) и ETCS с оглед повишаване на безопасността за модернизация и въвеждане на SCADA в тягови подстанции; изграждане на нов интермодален терминал - ИМТ Русе:

1. **Завършване на реконструкцията/реставрацията на приемно здание на гара Нова Загора.**

Предвижда се в рамките на този приоритет да бъдe финансиран инвестиционeн проект за завършване на реконструкцията/реставрацията на приемно здание на гара Нова Загора.

1. Подготовка на развитие на **жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна.**

По КФ се предвижда подготовката на развитие на **жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна**. Включването им в ПТС е обусловено от спецификата на жп инфраструктурата и факта, че различни главни линии (от TEN-T и националната мрежа) се пресичат, преминават или завършват в тях.

1. **Развитие на информационните системи в транспорта.**

С последващото **развитие на информационните системи в транспорта** ще се повиши сигурността и безопасността на движението чрез финансиране от КФ. Изграждането на съвременни системи за управление на железопътното движение обхващат дейности, свързани с всички етапи на управление на движението на всички влакове – дългосрочно планиране, краткосрочно планиране, диспечерско регулиране, оперативно отчитане, статистическа отчетност, изчисляване на инфраструктурни такси, подготвяне на данни за анализ, връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози и др. Необходимо е да се осигури оборудването със съвременни осигурителни системи. Предвиждат се проучвания за изграждането на ERTMS (ниво 2) и ETCS. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци др., както и завършването на ТПС Русе, Разград и Варна, чието изпълнение стартира в програмен период 2014-2020 г.

Внедряване на ERTMS (Системата има два основни компонента: Европейската система за управление на влакове (ETCS); както и радиосистема за гласова комуникация и обмен на данни между релсовия път и влака, използваща стандартна GSM технология, но с честоти, запазени специално за железопътния транспорт (GSM-R)), ниво 2 по линии, извън посочените. За да оперират нормално влаковете в железопътната мрежа, трябва да има системи за жп сигнализация, които да позволяват управлението на безопасно железопътно движение и предотвратяването на влакови катастрофи. Тези системи обикновено се състоят от оборудване, монтирано по железопътните линии и на борда на локомотиви или цели влакови композиции. Настоящите проекти с бенефициент НКЖИ са само за оборудване ERTMS, монтирано на железопътните линии. Няма да се финансира оборудване на борда на подвижен състав. Освен това, Решение № 2012/88/ЕС23 изисква инсталирането на ERTMS за всички железопътни проекти, финансирани със средства на ЕС, независимо от тяхното местоположение. Новите или обновените линии трябва да бъдат оборудвани с ERTMS, дори в случаите, когато крайният срок за внедряването по тези линии е 2050 г. или по-късно, съгласно регламента за TEN-T.

1. Изграждане на **ИМТ Русе.**

Финансирането на проекта за изграждане на **ИМТ Русе** с бенефициент НКЖИ е с приложим режим **„непомощ“** – помощ извън обхвата на чл. 107, пар. 1 от ДФЕС.

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.

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

**Бенефициент** - Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон с принципал Министъра на транспорта и съобщенията. НКЖИ не действа в качеството на предприятие по смисъла на чл.107, § 1 от ДФЕС, тъй като осъществява функции делегирани от държавата съгласно чл. 9 и 10 от Закона за железопътния транспорт и не представлява предприятие, извършващо икономическа дейност.

**Оператор в периода на експлоатация** – концесионер

Инвестицията в базовата и довеждащата инфраструктури на ИМТ Русе е финансово непривлекателна за частния сектор. Проектът за ИМТ Русе включва изграждане на инфраструктура за достъп (под управлението на ДП НКЖИ) и Терминал (под управлението на концесионер - оператор). Частният сектор ще бъде включен в проекта, като ще оперира терминала и ще осигурява качество на предлаганите услуги. Изборът на оператор ще се извърши с открита процедура по чл.54, ал.2 от Закона за концесиите, в който е транспонирано европейското законодателство в областта. В това си качество частните субекти са в пълна равнопоставена конкуренция помежду си при кандидатстване на свободен, прозрачен и недискриминационен принцип. По този начин се застъпва пазарен подход и равни условия при експлоатацията на терминала, както за оператора, така и за ползвателите на предлаганите от него услуги.

Държавата ще притежава новоизградената инфраструктура, като на ДП НКЖИ, съгласно чл. 9 и чл. 10 от ЗЖТ, са делегирани права и задължения по управлението на довеждащата инфраструктура (без терминала). Процедурата по избор на Концесионер за частта на Терминала ще се проведе от държавата чрез Министерството на транспорта и съобщенията и ДП НКЖИ няма да управлява терминала. ДП НКЖИ няма да бъде страна по договора за концесия, който ще бъде сключен пряко между държавата и бъдещия Оператор на ИМТ Русе. Съгласно законовите разпоредби ДП „НКЖИ“ няма да събира концесионни плащания за ползването на ИМТ Русе, а те ще постъпват в държавния бюджет.

**Крайни потребители –** всички крайни клиенти, които ще получават услуги от Оператора при пазарни цени и недискриминационни условия, което изключва наличието на държавна помощ (държавна помощ несъвместима с общия пазар) за крайните потребители.

1. **Кратко описание на проекта**

С Решение на Експертно-техническия съвет на ДП НКЖИ от 14.08.2015 г. беше приет като най-ефективен вариантът С-1, който предвижда последователно разполагане на новия приемно-отправен парк (новата Терминална гара Русе изток) и товаро-разтоварния коловоз (ТР) на ИМТ. Новата Терминална гара ще обслужва интермодалния терминал, но тя ще остане под управление и експлоатация на НКЖИ. На концесия за опериране от независим субект – Оператор, се предвижда да се отдаде само товаро-разтоварния коловоз, който ще бъде в зоната на концесионната площ.

Проектът за изграждане на ИМТ Русе се предвижда да обхване площ от 124 декара. Той включва ново строителство на сгради и съоръжения на терминала и приемно-отправния парк, където ще се приемат влаковите композиции. Проектът предвижда изграждането на един товарно-разтоварен коловоз, с възможности за увеличение до четири (от бъдещия Оператор), железопътни връзки до Разделен пост „Дунав“, електрификация на коловозите, сигнализация и телекомуникации, електроснабдяване, водоснабдяване, административна и обслужваща сграда, контролно-пропускателен пункт, подходна пътна връзка, товаро-разтоварна площадка, паркинг за камиони и леки автомобили, пункт за митнически контрол, площадка за поддръжка и ремонт на мобилно оборудване и т.н.

Обхватът на проекта включва изграждането на основната и довеждащата инфраструктура от бенефициента - ДП НКЖИ. Последващите инвестиции в зарядна станция за обслужване на тежкотоварни превозни средства, система за управление на терминала чрез цифрови средства, мобилно оборудване за прехвърляне на товари от автомобилен на жп транспорт, кранове, компютърно и офис оборудване и др. свързани с изискванията на чл.38 в Регламент (ЕС) 2024/1679, ще бъдат за сметка на бъдещия Оператор - концесионер.

Операторът ще достави допълнително необходимото оборудване за окомплектоване на терминала, нужно за експлоатацията му и предоставянето на качествени услуги на лицензираните транспортни оператори. В неговите задължения и отговорности са и предоставянето на допълнителни съпътстващи услуги, свързани с основната дейност на терминала, включително и дейностите свързани с оборудването и административните дейности по обособяването на митнически пункт в зоната на терминала.

1. **Етапи на изпълнение на проекта**

Общата реализация на проекта за цялостно изграждане на ИМТ Русе е разделен функционално на следните три етапи:

1. **Подготовка** – включва административните и техническите действия по подготовка на инвестиционното предложение за изграждане на базовата и довеждащата инфраструктури на ИМТ Русе.
2. **Строителство** на базовата и довеждащата инфраструктури на терминала – **разходите за изпълнението на тази фаза са обекта на разглежданата мярка.**
3. **Оборудване и експлоатация –** комплектоване на терминала от Концесионера/Оператора с необходимата товаро-разтоварна екипировка, допълнително оборудване и технически средства за изпълнение на широката гама от операции при качество на предлаганите услуги.
4. **Подготовка** - Основната част от тази фаза е финансирана по проект по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. „Техническа помощ за изграждането на интермодален терминал Северен централен район на планиране в България – Русе“, рег. № BG 161PО004-3.0.01-0004. Активните работи по тази фаза се извършиха в рамките на 2015 г. и към момента тя е приключила.
5. **Строителство** на базовата и довеждащата инфраструктури на терминал. Тази фаза от цялостното изграждане на ИМТ Русе се състои от следните подетапи:

* Техническо проектиране - от настоящия проект се финансира изготвянето на Технически проект, Работни чертежи и детайли и Екзекутивна документация.
* Строително-монтажни работи
* Период за съобщаване на дефектите

За изпълнението на фаза „Строителство“ се предвижда сключването на договори за строителство, който да обхваща трите подетапа (инженеринг), за консултантски услуги за оценка на съответствието на инвестиционния проект с техническите изисквания към строежите и упражняване на строителен надзор, за оценка на съответствието с ТСОС и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по Регламент (ЕС) 402/2013 .

Инфраструктурата на бъдещия ИМТ Русе ще бъде технически съвместима със спецификациите за оперативна съвместимост по Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз.

Всички изпълнители на дейностите по проектиране, строителство, строителен контрол и други дейности свързани с изпълнението на проекта ще бъдат избрани въз основа на открити, прозрачни и недискриминационни процедури за възлагане на обществени поръчки.

Основните дейности, които ще се извършват през тази фаза, която е предмет на изследване на мярката, са следните:

* + Изготвяне на технически проект, Работни чертежи и детайли и Екзекутивна документация на ИМТ Русе;
  + Строителство на базова инфраструктура на терминала *(ще се експлоатира от Концесионера/Оператора*):
  + Товаро-разтоварна площадка
  + 1 бр. товаро-разтоварен коловоз
  + Административно-обслужваща зона, включваща:
* Административна сграда за обслужване на терминала с офис площи;
* Контролно-пропускателен пункт;
* Митнически пункт за проверка на контейнерите;
* Зона за техническа поддръжка на контейнери и техника;
* Външен и вътрешен паркинг за коли и камиони;
* Склад за хладилни контейнери;
* Кантар и електронна везна;
* Зона за зареждане на мобилната техника.
  + Строителство на довеждащата пътна инфраструктура *–* статуса и изискванията относно довеждащата пътна инфраструктура ще бъдат регламентирани в условията на концесионния договор. Тъй като тя е изградена по проекта/гранта и ще се използва изключително за осигуряване на пътен достъп до терминала, включително и паркинг зона, т.е. изключително за нуждите на експлоатация на терминала и Оператора ще извлича ползи от нея, то е в негов интерес поддръжката на тази инфраструктура. Разходите за поддръжка за нея ще бъдат отразени във финансово-икономическия анализ, който предхожда процедурата по възлагане на Концесия и те ще имат отражение при изчисляване на икономическото равновесие на ползите между концесионера и концедента, респективно върху финансовата част на концесионния договор (минимални нива на концесионно плащане, заложени в процедурата).

**Не е предвидено бенефициента или държавата да заплащат** на концесионера финансови средства за тази поддръжка, съответно този ангажимент на Оператора не влияе върху анализа и изводите относно режима на държавни помощи в този документ.

В Концесионния договор тази пътна инфраструктура ще бъде дефинирана **като принадлежност към обекта на концесията**. По идентичен начин е подходено при сключването на концесионния договор за предоставянето на услуги за обект „Интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България – Пловдив“ – обслужващо съоръжение, свързано с железопътната инфраструктура на Република България – обект – публична държавна собственост“.

* + Строителство на железопътна инфраструктура (*ще се поддържа и експлоатира от НКЖИ*).
* Изграждане на нов приемно-отправен парк със 7 коловоза за обслужване на ИМТ;
* Възстановяване на жп връзката с направления Дунав мост и жп линия Русе-Варна;
* Изграждане на контактна мрежа, системи на сигнализация и телекомуникации по железопътната инфраструктура – включително нова маршрутно компютърна централизация;
* Реконструкция и модернизация на разделен пост Дунав - за включването на новия приемно-отправен парк към републиканската железопътна мрежа;
* Изграждане на технически сгради, обслужващи новата железопътна инфраструктура;
  + Археологически мониторинг по време на строителството;
  + Мерки по информация и публичност;
  + Мерки и действия свързани с нотифициране на изградената железопътна инфраструктура за оперативна съвместимост по Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз.

1. **Оборудване и експлоатация** - Тази фаза ще стартира веднага след завършване на строителството на базовата и довеждащата инфраструктури.

Оборудването и екипирането на терминала с необходимите технически средства и товаро-разтоварна техника и последващата експлоатация на терминала ще бъде в задълженията и отговорностите на бъдещия Оператор на терминала. Предвижда се в процеса на изграждане на ИМТ да стартира **отворена, недискриминационна и равнопоставена процедура по Закона за концесиите за избор на Оператор-Концесионер**. След изграждане на базовата и довеждащата инфраструктури ще бъде подписан договор за отдаване на обекта на концесия с избрания Оператор, който ще бъде независим субект. Освен доставка на оборудването на терминала, Операторът/Концесионерът ще има и задължение да предоставя качествени услуги в ИМТ на пазарни цени и недискриминационни условия към всички лицензирани автомобилни и жп превозвачи.

Разходите по тази фаза се извършват от Концесионера **и те не са предмет на разглежданата мярка.**

Концесионерът трябва да извърши разходи за оборудване и екипиране на терминала, за да може той да функционира ефективно, което включва например:

* Мобилни контейнерни товарачи (reach stackers);
* Подемна и захващаща екипировка (за различните видове контейнери);
* Сканиращи рамки за камионите;
* Програмно осигуряване (оптично символно осигуряване);
* Динамична везна и интерфейс;
* Операторска станция за управление на контейнерния двор;
* Обзавеждане с мебелировка и техника на офис помещенията;
* Изграждане на електронна мрежа.

Освен материалните разходи, Концесионерът ще вложи и непарични активи, като:

* Управление и организация на персонала;
* Ноу-хау;
* Патенти и лицензи;
* Търговски марки и репутация;
* Непатентовани технически и управленски умения.

Отново се подчертава, че гореизброените разходи и активи **не са предмет на разглежданата мярка**, а задълженията по тях са за **бъдещия Оператор/Концесионер.**

**Обосновка за режим „непомощ“ за проектите с бенефициент НКЖИ**

Докато управлението на железопътна инфраструктура може да представлява стопанска дейност, **изграждането на железопътна инфраструктура**, която е достъпна за потенциални ползватели при равни и недискриминационни условия - за разлика от експлоатацията на инфраструктурата - обикновено отговаря на условията, посочени в точка 211 от *Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз - 2016/C 262/01* (Известието*)*, и неговото финансиране следователно обикновено не влияе на търговията между държавите членки или не нарушава конкуренцията. За да се гарантира, че цялото финансиране на даден проект не е предмет на правилата за държавна помощ, държавите членки трябва също да гарантират, че са изпълнени условията, определени в съображение 212 от Известието.

НКЖИ е националният управител на железопътната инфраструктура, който предлага напълно отворен и равен достъп до жп инфраструктурата (включително коловози, терминали и комуникация) на всички оператори на пътнически и товарни влакове. Що се отнася до изграждането и управлението на жп инфраструктура се има предвид, че НКЖИ:

- е държавно предприятие, регистрирано по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, създадено на основание чл. 9, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).

- е 100% собственост на Министерството на транспортна и съобщения, НКЖИ не може да извършва икономически дейности.

- по чл.10, т.2 от ЗЖТ предметът му на дейност включва изпълнение на дейности по развитие, ремонт, поддръжка и експлоатация на жп инфраструктура;

- съгласно чл.3 от ЗЖТ обектите на жп инфраструктура и земята, върху която са построени или която е предназначена да се използва за тяхното изграждане, са държавна собственост;

- всички изпълнители на дейностите в рамките на проектите ще бъдат избирани въз основа на открита, публична и недискриминационна процедура за възлагане на обществени поръчки по Закона за обществените поръчки.

- съгласно чл. 10., ал.1, т. 3 от ЗЖТ НКЖИ определя и събира инфраструктурните такси от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет и съгласно чл. 35, ал. 5 от ЗЖТ приходите от инфраструктурни такси се разходват изцяло за поддържането на железопътната инфраструктура, като се покриват разходите на управителя на инфраструктурата, извършени за осъществяването на превозите от железопътните превозвачи.

- железопътните превозвачи имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител.

**Заключение**

Във връзка с актуалната съдебна практика и „Известие на Комисията за понятието за държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС“12 (Известието), засягането на търговията между държавите членки или нарушаването на конкуренцията обикновено са изключени по отношение на изграждането на инфраструктура, в случаите когато:

а) инфраструктурата не среща пряка конкуренция;

б) частното финансиране в сектора и в съответната държава-членка е незначително;

в) инфраструктурата не е предназначена да облагодетелства избирателно конкретно предприятие или сектор, а предоставя ползи за обществото като цяло.

Конкретно в частта на Терминала, която ще бъде отдадена на концесия, визирайки буква а) от горецитираните условия, пряка конкуренция липсва. Тежкотоварният автомобилен трафик през Русе е средно 2 500 камиона дневно в двете посоки, по данни на Агенция „Митници“ (*Източник:* [*https://customs.bg/wps/portal/agency/media-center/news-details/27-07-2024-trafik*](https://customs.bg/wps/portal/agency/media-center/news-details/27-07-2024-trafik)). ИМТ Русе може да поеме до 3% от този тежкотоварен трафик. Непряка конкуренция би възникнала при най-малко 5 терминала. Пряка конкуренция би възникнала теоретично, при над 10 подобни терминала в Русе, дори при допускане че едва 1/3 от трафика е предмет на комбиниран транспорт, докато останалите 2/3 принципно не могат да бъдат обслужени поради липса на кореспондиращи терминали по маршрута, или защото товарните единици не са повдигаеми с кран и не могат да се претоварят на вагони.

Железопътен възел Русе попада в обхвата на Европейски транспортен коридор „Балтийско море - Черно море - Егейско море“ и е възел от основната мрежа, в които до 31 декември 2030 г. трябва да има железопътно-автомобилен терминал (ЖАТ), съгласно Приложение II - Списък на възлите от Трансевропейската Транспортна Мрежа. В област Русе и в съседните области липсват такива терминали, въпреки изискването на регламента. По-отдалечените подобни терминали – в Пловдив и Румъния не са в пряка конкуренция, а обратно - ИМТ Русе би подпомогнал тяхното развитие, тъй като комбинираният транспорт предполага наличието на най-малко два терминала по всяко направление, за да се затвори приемно-отправен цикъл на товарите в това направление. При всички услуги предоставяни чрез мрежи с открит достъп, в случая – транспортни, разширяването на обхвата и достъпността е от взаимна изгода и интерес за евентуалните конкуренти, за разлика например от производствените сектори където капацитетът на конкурентите се припокрива по отношение на пазарите и поражда конкуренция.

По отношение буква б) от горецитираните условия, частното финансиране на железопътно-автомобилни терминали, особено в определението на мултимоделен товарен терминал по чл. 36 от *Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на съвета от 13 юни 2024 година относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа*, в сектора и в държавата е незначително и не е привлекателно за инвеститорите, поради ниския капацитет на мрежата, която не осигурява достатъчни скорости и обеми на превози и следствие от това на необходимостта от сериозни инвестиции в железопътната инфраструктура.

По отношение буква в) от горецитираните условия, субективното облагодетелстване на предприятие или сектор ще се избегне чрез залагането на съответните условия в открита концесионна процедура - икономически условия за оператора, подобни на тези, при които всеки друг инвеститор би оперирал подобна инфраструктура.

По отношение на ДП НКЖИ като бенефициент по проекта, режимът на „непомощ“ (държавна помощ съвместима с общия пазар) е спазен, доколкото ДП НКЖИ ще експлоатира единствено довеждащата инфраструктура, включително приемно - отправния парк, а не терминала. Тази железопътна инфраструктура е достъпна за потенциални ползватели при равни и недискриминационни условия.

По отношение на **Оператора**, който ще ползва подпомаганата инфраструктура, за да предоставя услуги на крайните ползватели, същият би получил предимство, единствено ако използването на инфраструктурата му осигурява икономическа облага, която той не би получил при обичайни условия на пазара – като заплаща по-малко от това, което други оператори биха платили за да експлоатират сравнима инфраструктура при обичайни условия на пазара. В случая икономическо предимство за оператора няма да има, тъй като концесията за експлоатация ще бъде възложена срещу положителна цена посредством открита тръжна процедура. Липсата на непряка помощ, по-специално за оператора на инфраструктурата, ще бъде гарантирана, като се организира открита тръжна процедура за експлоатацията (условиe, определено в съображение 212 от Известието).

По отношение на **крайните ползватели**, режимът на „непомощ“ (държавна помощ съвместима с общия пазар) е спазен, доколкото инфраструктурата е достъпна за крайните ползватели по пазарни условия - при които сравними частни оператори предоставят сравнима инфраструктура за обществено ползване (т.227 от Известието).

В случая частният оператор ще предостави една услуга/инфраструктура за крайните ползватели при равни и недискриминационни условия, на идентична цена, с отчитане на маркетинговата и пазарна политика на Оператора. Това покрива изискването за предоставяне на услугите на ползвателите по пазарни условия. Изискването за публичен, равнопоставен и недискриминационен достъп до услугите на всички потенциални ползватели и публичен достъп до ценоразписа на услугите ще залегне в концесионния договор между държавата и концесионера/оператора.

„**Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)**“ означава системата, определена в точка 2.2 от приложението към Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз.

ERTMS следва да се разгръща по непрекъснат начин не само в основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, включително в градските възли, но и по маршрутите за достъп до мултимодални терминали.

Тъй като внедряването на основана на радиосистема ERTMS допълнително допринася за премахването на националните правила, засягащи експлоатацията, държавите членки следва да гарантират, че от 2025 г. ще бъде въведена единствено основана на радиосистема ERTMS, а до 2050 г. цялата трансевропейска транспортна мрежа ще бъде оборудвана с основана на радиосистема ERTMS.

Разгръщането на ERTMS следва да бъде съчетано с регулаторен срок за извеждане от експлоатация на системите от клас B по железопътната линия, което превръща ERTMS единствената система за сигнализация, използвана в държавите членки. Извеждането от експлоатация на системите от клас B по железопътната линия ще доведе до значителни икономии за управителите на инфраструктура при поддръжката, тъй като внедряването на ERTMS и поддържането на допълнителни системи по железопътната линия за продължителен период е много скъпо и сложно. Системите от клас B следва да бъдат премахнати по координиран начин до 2040 г. с достатъчен преходен период, така че железопътните предприятия да могат да предвидят промяната и да приемат най-подходящата стратегия за прехвърляне. Тъй като е система, ERTMS се нуждае от синхронизирано внедряване както по железопътната линия, така и на борда на влаковете, а пълните предимства на системата се проявяват след оборудването както на влаковете, така и на железопътната линия.

Предвид гореизложеното може да се приеме, че НКЖИ е единственият и изключителен управител на жп инфраструктура в България и дейността ѝ не може да се извършва на пазарен принцип. В това си качество компанията е включена като конкретен бенефициент по ПТС.

Средствата, които ще бъдат отпуснати по Кохезионния фонд и други източници на публично финансиране, ще предоставят на НКЖИ задачата да организира тръжни процедури за строителство и доставка на необходимите машини и оборудване за изграждане на железопътната инфраструктура в рамките на проекта. В този контекст може да се приеме, че по отношение на изграждането на железопътната инфраструктура няма да получи икономически ползи от тази дейност.

На първо място, НКЖИ и държавата ще притежават новопостроената жп инфраструктура. На второ място, НКЖИ няма да получи плащане по проекта освен плащания на изпълнители, възложени да изграждат инфраструктурата в рамките на от проектите. По отношение на жп инфраструктурата, НКЖИ функционира като „законов“ монопол, което изключва всяка възможност за въздействие върху конкуренцията. При тези условия може да се приеме, че проектите изключват държавна помощ. Вземайки предвид разпоредбите на ЗЖТ по отношение на изпълнението на неговата основна дейност, включително изпълнението на проектите по ПТС, НКЖИ изпълнява кумулативно условията на т. 188 от Известието на комисията, а именно:

- НКЖИ е единственият и изключителен управител на железопътната инфраструктура в България, отговорен за нейното развитие, ремонт, поддръжка и експлоатация на национално ниво. Като такава, компанията е включена като конкретен бенефициент по ПТС;

- Следва да се има предвид, че съгласно ЗЖТ „Обекти на железопътната инфраструктура“ са също пътническите гари, тяговите подстанции, системите ERTMS и ETCS по железопътната инфраструктура, жп възли.

- Що се отнася до изпълнението на проектите, правният законов монопол, упражняван от НКЖИ, изключва всяка възможност за конкуренция за изключителния мениджър;

- Дейността по подготовка на развитието на жп инфраструктурата в България, извършвана от НКЖИ, по смисъла на ЗЖТ, не се конкурира с други услуги, тъй като е възложена от закона;

- Железопътната инфраструктура е изградена върху земя, която е публична държавна собственост, съответно проектите за изграждане/ модернизация/ рехабилитация на жп инфраструктура се изпълняват върху земя, която е публична държавна собственост.

Ето защо може да се приеме, че НКЖИ не упражнява своите дейности, включително дейностите в рамките на настоящите проекти, извън територията на България.

Съгласно чл. 10 от ЗЖТ предметът и на дейност на НКЖИ, включва извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура и управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, т.е. не съществуват предпоставки за нарушаване конкуренцията и/или създаване на условия за пряко или непряко икономическо предимство.

В този контекст, по отношение на изграждането на железопътната инфраструктура, компанията няма да получи никакви икономически предимства от тази своя дейност, проектите не съдържат държавна помощ, която да е несъвместима с правилата на Съюза и в тази връзка финансирането на проектите е **непомощ**.

## АПИ

* **По приоритет 3 с бенефициент АПИпо КФ** с приложим режим **„непомощ“:** се предвижда да се финансират мерки за пътна безопасност по TEN-T мрежата, както и информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа, **с бенефициент АПИ**с приложим режим **„непомощ“**.

Усилията ще бъдат насочени както към осигуряване на добри условия за движение чрез подобряване на съществуващата инфраструктура, така и към надграждане на елементите, определящи пътната безопасност. За безопасността на автомобилното движение е необходимо да се предприемат мерки за подобряване на ефективността на наблюдението и контрола върху участниците в движението, установяване на автоматични устройства за контрол на режима на наблюдение на скоростта, модернизация на информационните системи, гарантиращи сигурност и безопасност, реконструкция и подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа. Ще бъде извършвана оценка и мониторинг на показателите за безопасност на пътната инфраструктура по пътища от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Ще бъдат финансирани строително-монтажни работи, свързани с физическо разделяне на транспортните потоци; подобряване на пътната маркировка и пътните знаци и др. Мерки за пътна безопасност са предвидени за следните участъци:

1. Републикански път I-1 от км 397+390 до км 401+140 с дължина 3,75км – гр. Кресна, област Благоевград.

2. Републикански път I-9 от км 256+870 до км 258+630 с дължина 1,76км – с. Маринка, област Бургас.

3. Републикански път I-5 от км 126+275 до км 129+491 с дължина 3,261км – гр. Крън и с. Шипка, област Стара Загора.

4. Републикански път I-5 от км 247+358 до км 248+806 с дължина 1,448 км – с. Ястребово, област Стара Загора.

5. Републикански път I-5 от км 251+326 до км 252+539 с дължина 1,213 км – с. Средец, област Стара Загора.

6. Републикански път I-5 от км 257+577 до км 259+081 с дължина 1,504 км – с. Тракия, област Стара Загора.

7. Републикански път I-5 от км 262+275 до км 263+865 с дължина 1,14 км – с. Бял Извор, област Стара Загора.

8. Републикански път I-5 от км 244+720 до км 245+420 с дължина 0,700 км – с. Бъдеще, област Стара Загора.

9. Републикански път I-5 от км 209+500 до км 210+000 с дължина 0,500 км - с. Тулово, област Стара Загора.

10. Републикански път I-5 от км 126+275 до км 129+491 с дължина 3,216 км – с. Дряново, област Габрово.

11. Републикански път I-5 от км 94+797 до км 96+692 с дължина 1,895 км – с. Самоводене, област Велико Търново.

12. Републикански път I-5 от км 89+707 до км 92+789 с дължина 3,082 км – с. Поликраище, област Велико Търново.

13. Републикански път I-5от км 80+153 до км 81+706 с дължина 1,553 км – с. Куцина, област Велико Търново.

14. Републикански път I-5 от км 76+625 до км 77+950 с дължина 1,325 км – с. Петко Каравелово, област Велико Търново.

15. Републикански път I-5 от км 71+910 до км 73+166 с дължина 1,256 км – с. Ястребино, област Велико Търново.

При наличието на свободни средства, ще бъдат включени и допълнителни участъци, които ще бъдат идентифицирани на последващ етап.

Предложените за финансиране по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. –(ПТС) пътни проекти представляват зона, която е част от републиканската пътна мрежа. Изграждането и поддържането на републиканските пътища са изцяло функция на държавата и в този смисъл няма свободен пазар по отношение предоставянето на услугите, свързани експлоатацията на подобни обекти. Това ограничения произтича както от факта, че това са дейности, изцяло в прерогатив на държавата, така и поради вещноправния им режим на обекти – изключителна държавна собственост. Републиканските пътища се управляват само от държавата чрез Агенция „Пътна инфраструктура“ и няма стопански оператор, на когото да е възложена експлоатацията им. Агенция „Пътна инфраструктура“, конкретен бенефициент по ПТС, е юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на регионалното развитие и благоустройството. Съгласно чл. 19 от Закона за пътищата тя отговаря за управлението на републиканските пътища. По силата на разпоредбите на Закона за пътищата при управлението на пътищата, в това число реконструкцията или изграждането на нови такива, Агенция „Пътна инфраструктура” действа в качеството си на публичен орган.

Съгласно Закона за пътищата:

- чл. 30 ал. 1 - Агенцията осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища.

- чл. 8, ал. 2 - Републиканските пътища са изключителна държавна собственост;

- чл. 9 ал. 1 - Пътищата са отворени за обществеността при условията и по реда на Закона за движение по пътищата;

- чл. 19, ал. 1 т. 1 - Републиканските пътища се управляват от Агенция „Пътна инфраструктура";

- чл. 19, ал. 2 Управлението на пътищата включва:

1. оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата;

2. (изм. - ДВ, бр. 96 от 2017 г., в сила от 02.01.2018 г.) осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и на концесии за тези дейности;

3. организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата;

4. организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя;

5. осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата;

6. упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване;

7. осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик;

8. други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.

- чл. 19, ал. 3 АПИ:

1. подпомага министъра на регионалното развитие и благоустройството при разработването на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика;
2. осъществява управлението на републиканските пътища в съответствие със средносрочните оперативни програми;
3. изпълнява проекти, финансирани чрез програми в сектори "Транспорт" и "Регионално развитие";
4. организира провеждането на обществените поръчки за проектиране, оценки на въздействието върху пътната безопасност и одити за пътна безопасност, строителство, ремонт и поддържане на републиканските пътища, както и за научно-приложни изследвания и консултации, свързани с управлението на пътищата;
5. подпомага министъра на регионалното развитие и благоустройството при извършване на подготвителните действия и осъществяване на контрола по изпълнение на концесионните договори за републикански пътища и за пътни съоръжения - държавна собственост (мостове и тунели);
6. съгласува инвестиционни проекти, свързани с управлението на пътищата, както и за изграждане на пътни връзки с републиканските пътища, както и проекти, които налагат изместване на пътя или при реализацията на които се изискват допълнителни мерки за безопасността на движението по републиканските пътища;
7. подготвя списък и промени на републиканските пътища;
8. организира или контролира събирането на винетни такси, тол такси и другите такси, предвидени в този закон;
9. осъществява функциите на държавна пътна администрация, представлява държавата в международните пътни организации и участва в разработването и изпълнението на международни договори във връзка с изграждане, поддържане и ползване на пътищата;
10. организира планирането и възлагането на оценка на въздействието върху пътната безопасност на етап планиране и на одити за пътна безопасност на съответния етап от инвестиционното проектиране преди въвеждане на пътя в експлоатация и при неговата начална експлоатация в случаите, предвидени с този закон;
11. одобрява докладите на одиторите за пътна безопасност за републиканските пътища;
12. 18а. съдейства на Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" при извършването на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа за включените в тях републикански пътища;
13. извършва целенасочени и периодични инспекции за пътна безопасност по републиканските пътища;
14. осъществява функциите на лице, събиращо пътни такси, оперира и управлява Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1, като управлява процесите и контролира правилното отчитане на дължимите такси и събирането им;
15. осъществява контрол и надзор върху доставчиците на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние - националните доставчици на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и доставчиците на ЕУЕСТ, установени на територията на Република България;
16. изготвя и поддържа отчет за област на пътните такси и заявление за област на ЕУЕСТ и за предоставяне на електронна услуга за събиране на такси за изминато разстояние;
17. организира дейността по създаване, водене и поддържане на Националните електронни регистри на доставчиците на услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние - Национални доставчици на услуги за електронно събиране на такси за изминато разстояние и Доставчици на европейска услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние (Доставчици на ЕУЕСТ) и на намиращите се на територията на Република България области на ЕУЕСТ;
18. осъществява комуникация с останалите служби за контрол и надзор по глава пета от Закона за движението по пътищата относно санкциониране на административните нарушения във връзка с ползването на платената пътна мрежа.

- чл. 20, ал. 5 - Ръководителите на управляващите органи на програмите могат да сключват споразумения с председателя на управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" за изпълнението на проекти, финансирани със средства от Европейския съюз;

- чл. 10, ал. 8 - Въвеждането на таксите по ал. 1 за преминаване по републикански пътища, които са извън трансевропейската пътна мрежа или по техни участъци, с цел управление на пътните потоци по паралелни (алтернативни) направления на трансевропейската пътна мрежа, не трябва да води до дискриминация по отношение на международния трафик и до нарушаване на конкуренцията между отделните превозвачи.

Към настоящия момент за ползване на републиканската пътна мрежа се събират винетни такси по реда на чл. 10, ал. 1 т. 1 от Закона за пътищата. Събраните средства от продажбата на винетни стикери се превеждат в държавния бюджет. Тол таксите се събират за ползване на магистрали и първокласни пътища, а средствата от тол таксите също се вливат в държавния бюджет и не се използват за подпомагане на други икономически дейности. В същото време Агенция „Пътна инфраструктура“ е второстепенен разпоредител с бюджет към МРРБ и получава допълнителни средства за изпълнение на задълженията си. Съгласно държавната политика за развитие на републиканската пътна мрежа дейността на агенцията не подлежи на оценка по режима на държавните помощи, тъй като дружеството финансира изграждането на нова пътна инфраструктура, която не е от икономически характер и експлоатацията ѝ не е с цел извършване на комерсиална дейност. Такива дейности не са разрешени съобразно статута на агенцията. По ПТС изграждането на пътна инфраструктура е операция за създаване на обществена инфраструктура, достъпна за всички потребители по недискриминационен начин, която е предназначена за дейности, които държавата извършва, като упражнява своите официални правомощия като публичен орган.

АПИ - бенефициентът за изпълнение на пътни проекти е орган на публичната власт и е задължен да спазва законодателството в областта на обществените поръчки и държавните помощи и да не допусне средствата, получени по договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, да бъдат предоставени на трети лица в нарушение на режима на държавни помощи.

С безвъзмездната финансова помощ по ПТС ще бъдат финансирани дейности за обезпечаване на дейностите по управление и изпълнение на проектите по ПТС, т.е. с нестопански характер и в този смисъл подпомагат цялостната дейност по управление и изпълнение на програма. Конкретният бенефициент АПИ е публичен орган, който не осъществява стопанска дейност при изпълнението на проектите по програма и съответно не попада в обхвата на понятието „предприятие“ по смисъла и за целите на чл. 107 от ДФЕС.

В съответствие с посоченото в чл. 19, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, Агенция „Пътна инфраструктура“ е единствената структура в България, която осъществява управлението на пътищата от републиканската пътна мрежа на страната, т.е. не съществуват предпоставки за нарушаване конкуренцията и/или създаване на условия за пряко или непряко икономическо предимство. Съгласно чл. 30 ал. 1 от Закона за пътищата Агенцията осъществява дейностите по **изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища**. И в това си качество и за тези дейности АПИупражнява публичните си правомощия и публичното финансиране на пътната инфраструктура и на мерките за тъпна безопастност, не е предназначена за търговска експлоатация и в тази връзка финансирането на проектите е **непомощ**.

## ИАППД

* Приоритет 3: допустими дейности по ЕФРР: доставка на мултифункционални плавателни съдове, рехабилитация на съществуваща стара вертикална кейова стена в гр. Русе, мерки за ТП за проектите с бенефициент **ИАППД**. Тези проекти с бенефициент ИАППД са с приложим режим „**непомощ**“.

Съгласно чл. 3 от Конвенцията за режима на корабоплаването по Дунава (Белградската конвенция, Обн. ДВ. бр.112 от 18 май 1949г.) ”Дунавските държави се задължават да поддържат своите участъци на Дунава в плавателно състояние за речните и, на съответните участъци, за морските кораби, да извършват необходимите работи за обезпечаване и подобряване условията за корабоплаване, а също така да не създават препятствия или спънки за корабоплаването по плавателните пътища (фарватерите) на Дунава.“. В изпълнение на това свое задължение държавата е създала специализирана административна структура - Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАППД), чрез която министърът на транспорта и съобщенията организира, ръководи и контролира проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие с вътрешното и международното право (чл. 77, ал.1 от ЗМПВВППРБ).

Чл. 70 от ЗМПВВППРБ дефинира обхвата на вътрешните водни пътища (ВВП) в страната, а именно - участъкът на р. Дунав от километър 845,650 до километър 374,100, ограничен между десния бряг на реката и демаркационната линия на границата между Република България и Румъния, определена съобразно Конвенцията за определяне речната граница между България и Румъния от 1908 г.

Съгласно чл.77, ал. 5 от същия закон, дейността, структурата и организацията на работа на Агенцията се определят в Устройствен правилник, които се приема от Министерския съвет на Република България (МС). Устройственият правилник на ИАППД е приет с Постановление № 47 на МС от 04.05.2000 г. и последно е изменен и допълнен с изменение на постановлението в бр. 36 на Държавен вестник от 13 май 2022 г. Съгласно актуалния Устройствен правилник, ИАППД изпълнява функции в съответствие с вътрешното и международното право относно обслужване проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България, както и осъществява мониторинг и извършва изследователска дейност в областта на хидроложките и хидрографните проучвания с наличната специализирана техника (чл. 4 и чл. 4а от Устройствения правилник).

Най-общо дейността на Агенцията би могла да се раздели в три основни взаимосвързани направления: проучване-включва хидрографски (заснемане на речното дъно, брегове, технически съоръжения и др. елементи, поддържане на електронни навигационни карти и др.), хидроложки (отчитане на водни нива, прогнозиране на водните нива, измерване на скоростта на течението и водни количества, изследване на хидроморфоложкия режим на реката и др.) и хидрометеорологични дейности (наблюдение на елементите на времето - сила, скорост и посока на вятъра, температура на водата и въздуха, слънчево греене, атмосферно налягане и др., издаване на предупреждения за неблагоприятно време и т. н.); поддържане - включва дейности по обозначаване на корабоплавателния път с брегови и плаващи навигационни знаци, установяване и информиране за т.нар. прагови участъци, експлоатация на собствен флот – специализирани плавателни съдове и технически средства, извършване на драгажни работи за обезпечаване параметрите на корабоплавателния път с оглед осъществяване на безопасно корабоплаване, информационни дейности и др.; административни дейности и управление на проекти, вкл. международно сътрудничество с останалите Дунавски страни.

Основен принцип, залегнал в чл. 1 от Белградската конвенция е свободното и открито за гражданите, търговските кораби и стоките на всички държави корабоплаване по Дунава. ИАППД е администрация – второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията като при осъществяване на функциите си на „управител на транспортна инфраструктура“ по ВВП, а именно – корабоплавателния път, изпълнява публични функции, не генерира финансови средства, не реализира икономическа дейност и е изцяло на бюджетна издръжка. В този смисъл е и разпоредбата на чл. 73, ал. 4 от ЗМПВВППРБ: Корабите, преминаващи през вътрешните водни пътища на Република България, не заплащат такса за преминаване.

Предвид горното, както и на цитираните по-долу разпоредби може да се приеме, че ИАППД е единствената специализирана организация в България, която изпълнява дейности с предмет както следва:

- проучване и поддържане на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие със Споразумение между Р. България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на река Дунав от 23.11.1955 г. (утвърдено с Разпореждане на министерския съвет от 13.02.1956 г. с Протокол № 6/10.02.1956 г.), и разпоредбите на чл. 82 и чл. 83, ал.2 от ЗМПВВППРБ;

- осъществяване на мониторинг на количеството на водите на река Дунав като част от мониторинга на водите и на зоните за защита на водите съгласно чл. 171, ал. 2, т.4 и ал.9 от Закон за водите;

- осигурява навигационно-пътевата обстановка, като в тази връзка изпълнява дъноудълбочителни, водолазни, трални и съдоподемни дейности за поддържане на корабоплавателния път по р. Дунав и в подходите на пристанищата и зимовниците, за безопасността на корабоплаването в общия българо-румънски участък от реката (чл. 15, т.1, буква г) от Устройствения правилник);

Предвид цитираните разпоредби, следва че ИАППД е единствения и изключителен управител на корабоплавателния път в българо-румънския участък на река Дунав от ркм 610 до ркм 375, на който е възложено проучване и поддържане на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на национално ниво, което е предпоставка за наличие на законов монопол. В това си качество Агенцията е включена като конкретен бенефициент по ПТС.

Ще бъдат доставени мултифункционални плавателни съдове и съоръжения, чрез които ще се допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и ще се предоставят необходимите данни и информация за адекватна намеса в периоди на ниски води за обезпечаване на необходимите за корабоплаването дълбочини, както и за подобряване на навигационно-пътевата обстановка, респ. повишаване на безопасността в реката. Предвижда се доставка на оборудване и надграждане на системи за повишено качество на информацията.

РБ отговаря за поддържането на бреговите знаци и съоръжения по десния бряг на реката с дължина 471 км и с около хиляда брегови знаци, които се нуждаят от редовна поддръжка. Новият маркиращ кораб ще се използва за обслужване на бреговата и плаваща сигнализация и ще замени съществуващ кораб, който е морално и технически остарял. Долен Дунав е свободно течащ участък, където се появяват много плитки участъци през периода на ниски води. Предвид засилващото се влияние на климатичните промени върху речната система се очаква тези явления да се проявяват много по-често . Очаква се периодът на маловодие да се удължи и да оказва още по-негативно въздействие върху корабоплаването. Едно от решенията за намаляване на това негативно въздействие е драгирането на речното корито. Доставено е оборудване по ОПТТИ за осигуряване дълбочината и ширината на навигационния канал. Често обаче тесните места се появяват едновременно на десетки километри едно от друго. За да се реагира навреме, е **необходима самоходна смукателна драга**. Това ще предотврати задръстванията, ще намали времето за пътуване и ще подобри безопасността на корабоплаването при ниски води.

Предвижда се рехабилитация на съществуваща стара вертикална кейова стена с дължина около 87 м, намираща се срещу корабно място № 2 в района в пристанище със специално предназначение на АППД от ркм. 491.000-491,190 (по смисъла на чл.109 от ЗМПВВППРБ). Кейовата стена е строена преди повече от 100 години и е с изчерпан ресурсен срок на експлоатация. Проектът предвижда основна реконструкция на същата с цел възстановяване за нов икономически обоснован експлоатационен срок. В проекта се включва и възстановяване на засегнатата с реконструкцията прилежаща пристанищна територия (настилки, ВиК мрежи и осветление).

В пристанището **не се извършва обработка на товари, пътници и поща**. Пристанището е регистрирано в Регистъра на пристанищата на Република България, дирекция Речен надзор-Русе“. Същото се използва за пристанищни дейности, а именно швартоване, снабдяване на корабите с вода, комуникации и електрическа енергия, приемане и обработване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност на **плавателни съдове и технически средства – собственост на Агенцията.** АППД е собственик и единствен ползвател на кейовата стена. Не се осъществява икономическа дейност, тъй като се използва само от наши кораби - товарят се и разтоварват материали, знаци, котви, снабдяват се с вода, горива и т.н. Кейовата стена е разположена в поземлен имот с идентификатор 63427.8.338 с административен адрес гр. Русе, ул. „Арчар“ № 3. Кейовата стена представлява метална шпунтова стена (комбинирана със стоманобетонова надстройка). Носещият шпунт е предпазен в експлоатационно отношение (от удари на приставащи кораби и ледови явления), като пред него е изпълнен челен шпунт.

По отношение изпълнение на проектите, предвид възложените от закона функции на ИАППД, се изключва всякаква възможност за евентуална конкуренция на функцията на изключителен управител на корабоплавателния път в българо-румънския участък на река Дунав от ркм 610 до ркм 375. Дейностите по проучване и поддържане на условията за корабоплаване на корабоплавателния път в българо-румънския участък на река Дунав от ркм 610 до ркм 375, включително извършване на необходимите драгажни работи по фарватера, от ИАППД по смисъла на ЗМПВВППРБ и Устройствения правилник, не се конкурират с други услуги, предвид, че са възложени със закон.

ИАППД е второстепенен бюджетен разпоредител 100% държавна собственост и в тази връзка и доставеното оборудване и извършеното строителство, също ще бъдат държавна собственост.

По отношение на възлагане на изпълнение на дейностите по проектите, ИАППД ще проведе открити, публични и недискриминационни процедури за възлагане на обществени поръчки по Закона за обществените поръчки.

Средствата, които ще бъдат отпуснати по Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и други източници на публично финансиране, ще се използват от ИАППД със задача да организира тръжни процедури за доставки и строителство, включително услугите по подготовка и публичност на проекта и ще ги трансферира директно към изпълнителите, като няма да бъдат генерирани приходи за ИАППД.

Предвид така представената информация считаме, че ИАППД упражнява възложените му по закона дейности за проучване и поддържане на условията за корабоплаване на корабоплавателния път в българо-румънския участък на река Дунав от ркм 610 до ркм 375, както и извършване на необходимите драгажни работи по фарватера, и експолоатацията на пристанище със специално предназначение, в условията на законов монопол и финансирането на проектите изключва нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите-членки и в тази връзка проектите не съдържат държавна помощ.

## ИАМА

* По приоритет 3 са допустими следните дейности по ЕФРР: многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване, както и с изграждането на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии, мерки за ТП за проектите с бенефициент ИАМА. Тези проекти с бенефициент **ИАМА** са с приложим режим **„непомощ“**.

С доставката на многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване, както и с изграждането на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии ще се допринесе за безопасността и сигурността в морските пространства на РБ, както и ще се реагира при инциденти /търсене и спасяване, пожари, нефтени разливи, замърсявания/. Ще бъде изграден брегови център за общ контрол над корабоплаването по спазване на международните правила за предпазване от сблъскване на море COLREG, за задължителните докладвания към корабите, както и за предотвратяване на замърсяване. Проектите за българска морска система за търсене и спасяване и за придобиване на специализиран многофункционален спасителен кораб допринасят за безопасността на морския транспорт при аварии и за намаляване на вредното въздействие върху околната среда и зоните от НАТУРА при аварийни операции. Проектът за информационна система за безопасност и устойчивост на морския транспорт допринася за превенция от замърсяване на морската среда и за безопасността чрез упражняване на общ контрол над корабоплаването в морските пространства на РБ.

Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерство на транспорта и съобщенията, второстепенен разпоредител с бюджетни средства. Статутът на ИАМА е регламентиран в Кодекса на търговското корабоплаване - чл. 360, ал. 1. Дейността, структурата, организацията и съставът на агенцията се определят с Устройствен правилник, приет от Министерския съвет.

Проектите за подобряване на корабоплаването допринасят за целите на Общата морска програма за Черно море посредством насърчаване на устойчивото и безопасно корабоплаване, интелигентната свързаност и дигитализация. Съгласно чл. 4., ал. 1 Устройствен правилник на ИАМА са определени функциите на ИАМА, агенцията организира и координира дейности по осигуряване безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България. В тази връзка по проектите не съществуват предпоставки за нарушаване конкуренцията и/или създаване на условия за пряко или непряко икономическо предимство. И в това си качество и за тези дейности ИАМА изпълнява публични фунции и в тази връзка финансирането на проекта е **непомощ**.

По отношение на Българският морски отговорен район за търсене и спасяване (БМОРТС) статута, дейността, структурата, организацията и функциите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) са регламентирани в следните нормативни актове:

* **Кодекса на търговското корабоплаване (КТК)**, където:
* с чл. 360, ал.1 е определено, че Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) е юридическо лице към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, със седалище в гр. София и с териториални звена в градовете Бургас, Варна, Русе и Лом;

Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е 100% държавна собственост на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

* с ал. 2, на същата разпоредба е указано, че дейността, структурата, организацията и съставът на ИАМА се определят с Устройствен правилник, който се приема от Министерски съвет;
* с чл. 361, т.8 е определено, че териториалната компетентност на ИАМА включва БМОРТС.
* **Устройствен правилник на ИАМА (приет с Постановление с ПМС № 106 на Министерския съвет от 29.04.2015 г.)**, където**:**
* с чл. 4., ал. 1, т.6 е определено, че ИАМА организира и координира търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в българския морски отговорен район за търсене и спасяване (БМОРТС) и във вътрешните водни пътища на Република България, като участва и в Съвместния координационен център по морско и авиационно търсене и спасяване;
* на основание чл. 10, ал. 1 Изпълнителният директор на ИАМА ръководи дейностите по контрол върху безопасното корабоплаване в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България, дейностите по контрол в морските пространства и на Република България по въпросите, отнасящи се до опазване на околната среда от замърсяване, както и до предотвратяване, намаляване и ограничаване на замърсяването, произтичащо от корабоплаването, както и организира борбата с аварийните разливи в района на Черно море, за който отговаря Република България.
* съгласно чл. 23 Главна дирекция „Аварийно – спасителна дейност“, чрез Морския спасително-координационен център подпомага Изпълнителния директор при изпълнение на задълженията на Република България по Международната конвенция за търсене и спасяване по море 1979 г., като поддържа денонощно дежурство за приемане на сигнали за бедствие, координиране и провеждане на операции по търсене и спасяване на море на търпящи бедствие хора, кораби и самолети, и операциите при борба със замърсявания/ликвидиране на нефтени разливи в Черно море, с изключение на пристанищата.
* **Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ)**, където:

**Чл. 65.** (1) В района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията поддържа сили и средства за оказване помощ на нуждаещите се или търпящи бедствие хора, кораби или въздухоплавателни средства.

(2) Районът по ал. 1 се определя в съответствие с постигнатите с прилежащите и срещулежащите държави споразумения.

(3) По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на отбраната и министъра на вътрешните работи Министерският съвет приема Национален план за търсене и спасяване в района за търсене и спасяване, за който Република България отговаря.

(4) В съответствие с плана по ал. 3 ИАМА организира дейностите по търсене и спасяване, взаимодействието със силите и средствата на съседните държави и съвместно с Министерството на отбраната и Министерството на вътрешните работи осъществява търсене и спасяване.

Предвид цитираните по-горе разпоредби може да се приеме, че по отношение на организацията и координацията на дейностите по търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в БМОРТС, включително изпълнението на настоящия проект, ИАМА изпълнява кумулативно на условията от т.188 от Известието за законов монопол, като се има предвид следното:

* ИАМА е единствения и изключителен орган на който е възложено да организира и координира търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в БМОРТС. В това си качество агенцията е включена като конкретен бенефициент по ПТС;
* по отношение изпълнение на проекта, законовия монопол, упражняван от ИАМА изключва всякаква възможност за евентуална конкуренция на функцията на изключителен орган на който е възложено организира и координира търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в БМОРТС;
* дейностите за поддържане на сили и средства за оказване помощ по търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в БМОРТС, упражнявана от ИАМА по смисъла на КТК и ЗМПВВППРБ не се конкурира с други услуги, предвид, че е възложена със закон.

Предвид, че интегрираната информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС се внедрява в обекти, които са **публична държавна собственост,** може да се приеме, че ИАМА не упражнява възложените му по закона дейности, включително настоящия проект, извън територията на Р България и БМОРТС.

Границите на БМОРТС са определени в резултат на международна договореност и са обявени с писмо до IMO3 от 04.11.2008 г., потвърдени с акт на IMO от 08.11.2008 г. (виж Приложение „Карта БМОРТС“ от Формуляра в ИСУН 2020).

Предвид така представената информация се приема, че ИАМА упражнява възложените му по закона дейности поддържане на сили и средства за оказване помощ по търсене и спасяване на търпящи бедствие хора, кораби и самолети в БМОРТС, включително изпълнението на настоящия проект в условията на **законов монопол**, който отговаря на условията от т. 188 на Известие на Комисията (2016/C 262/01) относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (Известието) и изключва нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите членки и в тази връзка проекта не съдържа държавна помощ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

Интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС, предмет на проекта е предназначена за подобряване на условията на безопасност в БМОРТС, които са ангажимент на държавата.

Проектното предложение предвижда разработването и внедряването на Интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС, която има за цел да улесни и ускори достъпа до различни категории информация, необходима за анализ, планиране и управление на действията на институциите, ангажирани с аварийно-спасителна дейност на море при различни аварийни ситуации, борба с нефтени разливи и други видове замърсявания, оказване на помощ на бедстващи съдове или бедстващи хора.

След приключването на проекта, Интегрираната информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС ще се ползва в пълната си функционалност от ИАМА *(в частност Морския спасително – координационен център към Главна дирекция „Аварийно – спасителна дейност)* в изпълнение на задълженията, възложени по чл.65, ал. 4 от ЗМПВВППРБ.

За дейностите по търсене и спасяване при бедствия и аварии в Българския морски отговорен район за търсене и спасяване, Изпълнителна агенция „Морска администрация“ не събира такси. Тези дейности се финансират по бюджетна програма на МТС „Търсене и спасяване във водния и въздушния транспорт“.

Предвид горното може да се приеме, че разработването и внедряването на Интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС се отнася за упражняване на публични правомощия, които са в съответствие с т.17, буква „в“ от Известието и съответно не представляват стопанска дейност и попадат извън приложното поле на понятието за държавни помощи по чл. 107, параграф 1 от ДФЕС.

Средствата, които ще бъдат отпуснати от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и други източници на публична финансиране по проекта ще се предоставят на ИАМА със задача да организира процедурите за възлагане на обществени поръчки по разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС. Тези средства ще минават през ИАМА за целите на изпълнение на проекта.

По отношение на възлагане на изпълнение на дейностите по проекта ИАМА ще проведе открити, публични и недискриминационни процедури за възлагане на обществени поръчки по Закона за обществените поръчки.

В този контекст може да се приеме, че по отношение на реализацията на проекта за разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС агенцията няма да получи икономическо предимство от тази дейност. ИИС ще бъде заведена като актив на ИАМА, като орган на държавно управление (съгласно Закона за администрацията).

Проектното предложение не касае икономическа дейност, тъй като предвижда разработването и внедряването на Интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС, която има за цел да улесни и ускори достъпа до различни категории информация, необходима за анализ, планиране и управление на действията на институциите, ангажирани с аварийно-спасителна дейност на море при различни аварийни ситуации, борба с нефтени разливи и други видове замърсявания, оказване на помощ на бедстващи съдове или бедстващи хора.

В заключение може да се приеме, че публичните средства предоставени на ИАМА по настоящия проект не включват държавна помощ в полза на ИАМА по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС. Заключението се основава на представената по-горе информация, където е обосновано, че дейностите по проекта са обект на законов монопол от страна на ИАМА и са с неикономически характер. Като резултат, на основание разясненията от т.17 и т. 188 на Известието може да се приеме, че финансирането на проекта не попада в приложното поле на правилата за държавни помощи*.*

## ДППИ

**Таблица с индикативни проекти, които се очаква да бъдат подадени за финансиране по ПТС от ДППИ**

Определените максимални стойности в евро по области на интервенция във версия 2.0 на ПТС са:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **108.** Мултимодален транспорт (трансевропейска транспортна мрежа) | ЕФРР | Слабо развити | **141 004 475** |
| **119** Цифровизация на транспорта: други видове транспорт | ЕФРР | Слабо развити | **15 000 000** |
| **114** Вътрешни водни пътища и пристанища (TEN-T) | ЕФРР | Слабо развити | **15 000 000** |

**Тъй като финансовия ресурс по ПТС е ограничен, ще бъдат одобрени проекти до достигане на наличните ресурси по области на интервенции. При постъпване на проект, с който се изчерпва бюджета по процедурата, следващи проекти не се разглеждат от УО на ПТС до освобождаване на средства, в резултат на намаляване на бюджета по вече одобрени проекти или увеличение на бюджета на процедурата или друго. В зависимост от етапа на подготовка на проектите ДППИ подготвя и подава за оценка от УО та ПТС проект посочен в долната таблица при съобразяване с важността на проектите и техния стратегически принос към програмата. Във формуляра за кандидатстване ДППИ определя исканата БФП, като в бюджета включва само допустими разходи и се съобразява с наличния бюджет по процедурата по области на интервенции и възможността за собствено съфинансиране. ДППИ следва да има предвид, че допълващото финансиране (от държавния бюджет) следва да е съобразено с правилата по държавните помощи съгласно избрания режим. Проектите по ПТС ще бъдат оценявани един по един за съответствие с подробното описание по-долу и няма да се прилага конкурентен подбор.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ПРОЕКТ** | **КРАТКО ОПИСАНИЕ** | **ИНДИКАТИВЕН БЮДЖЕТ** | **Приложим режим** |
| 1. Внедряване на иновативни високочестотни системи за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрологични параметри осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата. | Наличието на надеждни данни в реално време е от основно значение за сигурността на корабоплаването. През последното десетилетие морските течения, вълнението и разливите са изучавани чрез използването на данни, получени предимно от сателитни измервания и океанографски буйове. По-специално, в крайбрежната зона, и пристанищните акватории и рейдове процесите не са много добре проучени поради недостиг или недостатъчна достоверност на данните. Ползи от изпълнението на целите на проекта  •подобряване на безопасността на корабоплаването чрез възможност за непрекъснато проследяване в реално време на ключови параметри на околната среда, като скоростта на теченията и храктеристиките на вълната (заедно със скоростта на вятъра), което никога не е било извършвано досега в Черно море;  •здравина, надеждност, дълготрайност и лекота на използване, съчетана с по-ниски разходи за обслужване;  •уникален висококачествен набор от данни, който ще обслужва множество обществени и научни нужди, в допълнение към вече посочените ползи за корабоплаването като ще предостави на лицата, вземащи решения на всички нива (от местно до европейско), данни за околната среда в реално време и по този начин ще им позволи да взаемат навременни управленски решения;  •възможност за надграждане и развитие, като обхване цялата изключителната икономическа зона на Република България;  •повишаване на международния престиж на България. | 6 392 930,40 лв. | непомощ |
| 1. Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей | Основните цели са две: 1. Превенцията на гр. Лом и части от пристанище Лом от наводнение. 2. Реконструкция на компрометираната кейова стена и прилежащата и инфраструктура на терминал „Източен кей“.  Израждане на нова кейова стена и прилежащата и инфраструктура в това число: Повдигане на цялото насипно равнище на кея до кота на Южен и Западен кей, изграждане на изцяло нови подкранови пътища, ЖП коловози и ЖП връзки с гара Лом, автомобилни пътни връзки, свободни разтоварища и открити складови площи, силнотокова и слаботокова ел. инсталация на терминала, създаване на условия за пожарогасене и бункероване с вода на плавателните съдове. Новата кейова стена ще се изгради непосредствено пред съществуващата конструкция. | 24 196 373,26 лв. | ОРГО |
| 1. 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 | Пристанище Варна е морско пристанище от широкообхватната TEN-T мрежа, което оперира с кораби Ro-Ro, контейнери, както и генерални, течни и сухи насипни товари. Въпреки стратегическото местоположение на пристанищe Варна (отдалеченост от града в посока основната магистрала и жп линия към хинтерлада и възможност за съкращаване на времето и разстоянието за експедиция на товарите по суша) липсата на качествена пристанищна инфраструктура пречи на развитието на терминала. Съществуващите ограничения в достъпа по вода, неразвитата инфраструктура и липсата на достатъчно площ и кейов фронт възпрепятстват развитието на потенциала на терминала за справяне с нарастващия товарен трафик и конкретно на контейнеризираните превози. В съответствие със стратегическите планове за развитие на пристанището вече са стартирали дейностите капиталово драгиране и удълбочаване на каналите за осигуряване на достъп до терминала по вода на кораби с по голям тонаж.  Този проект представлява естествено продължение от планираното развитие на терминал Варна-запад и има за цел да подобри и развие инфраструктурата му в съответствие с осигурените подобрени възможности за достъп чрез запълване на пристанищния басейн, изграждане на нов кей, драгиране и усвояване на неизползвани терени за създаване на допълнителен капацитет и развитие му като модерен мултимодален терминал. | 149 568 104 лв | ОРГО |
| 1. Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав | Основната цел на проекта е изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав. Съоръженията ще бъдат предназначени да ограждат работните кейове на терминала, така, че да не допускат наводнение на територията му при опасност от заливане.  През годините, поради по-ниското си разположение, терминал Русе-запад е бил заливан от река Дунав, като са претърпяни значителни щети както за оператора, така и за товародателите му.  Наводнението предизвиква спиране на работата за неопределен период и има крайно негативни последици за терминала.  Съоръженията са алтернатива на поетапното “повдигане” нивото на кейовите стени, складовите и работни площи. Ще се защитят от повреди челната претоварна техника, товарите на клиентите, както и складове и офис помещения. | 15 354 755 лв. | ОРГО |
| 1. 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. | Баластните операции са важен елемент от експлоатациата на корабите, без който е невъзможно да се осигури безопасността на търговските операции по превоза на товари. Разпространението на вредни инвазивни водни организми и болестотворни бактерии от един регион в друг, причинено от изхвърлането на корабни баластни води, представлява заплаха за здравето на хората и екологичното равновесие на световния океан. В тази връзка през 2004 г. Международната морска организация (ММО) прие международната Конвенция за контрол и управление на баластните води и седименти (BWMC). Многобройни проучвания показват, че в процеса на прилагането на конвенцията, корабите и пристанищата срещат големи затруднения, като:  1.Оборудването на корабите е скъпо, особено за по-старите кораби където монтирането на бордовото устройство може да не е икономически ефективно;  2.Системите често се развалят или не обработват баластните води до степен, съответстваща на изискванията;  3.Има десетки различни технологии и принципи на действие на корабните системи, а екипажите не са обучени и е трудно да бъдат обучени за работа с такова разнообразие от системи;  4.Пристанищните власти на държавите, членки на конвенцията са длъжни да предприемат всички възможни мерки за недопускане на замърсяване ако системите на корабите, посещаващи пристанището липсват или не работят поради някои от изброените по-горе причини, но на практика нямат опции, освен да забранят изхвърлянето на баластни води, което би довело до нарушаване на търговските операции на кораба. | 8 996 280  *(приблизителна цена за 2 камиона и четири съоръжения /2 резервни/ + проучване. С баржи цената може да достигне 10 000 000)* | ОРГО |
| 1. Проект „Стабилизиране на терминал "Западен кей" в Пристанище Лом“ | Целта на проекта е изграждане на новoпроектирана комбинирана конструкция – тръбо-шпунт, която е разположена пред съществуващите съоръжения и изцяло поема натоварванията, без да се разчита на старата деформирана конструкция. | 37 304 193 лв. | ОРГО |
| 1. Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас | Целта но проекта е да се реконструира и модернизира старият вълнолом на пристанищен терминал Бургас-изток 1, който в следствие на дългогодишната експлоатация е със силно нарушена конструкция, причините да което са силните ветрове, морското вълнение и нарушената бронировка от изкуствени елементи. проектът е събразен със съществуващото положение и надгражда съоръжението, като се надгражда и обогатява с още една функция – разширена градска част и пешеходна алея със свободен достъп. | 38 103 023,76 лв. | ОРГО |
| 1. „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/“ | Целта на проекта е посредством капитално драгиране на басейна между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/” да се създадат необходимите условия за подход и маневриране на корабите и да 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. 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. | 70 310 001,01 лв. | ОРГО |
| 1. „Ремонтно-възстановителни и укрепителни работи по вълнолом Варна – III етап“ | Целта на проекта е да се повиши безопасността в акваторията на пристанище Варна чрез извършване на СМР по рехабилитация на вълнолома на пристанищен терминал Варна-изток, както и да се осигури устойчивост на инвестициите в изграждането на инфраструктурата по време на минали програмни периоди. Третият етап на проекта предвижда укрепване на челната страна на вълнолома чрез насип от фракция с различна големина и защита с 12,5 т. тетраподи. С реализацията на обекта ще се постигне възстановяване на проектните параметри на вълнолома и защита на крайбрежната алея от вълново въздействие и защита на населението. | 25 000 000,00 лв. | ОРГО |
| 1. „Капитално драгиране за осигуряване на достъп до новоизграждащата се инфраструктура на корабни места № 20А и № 20Б, пристанищен терминал Бургас-изток 2 – етап I“ | Посредством капитално драгиране за осигуряване на достъп до новоизграждащата се инфраструктура на корабни места № 20А и № 20Б на пристанищен терминал Бургас-изток 2 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. Удълбочаването на акваторията на корабните места № 20А и № 20Б на пристанищен терминал Бургас-изток 2 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 на пристанищен терминал Бургас-изток 2 да бъдат обработвани кораби с дължина до 180 м, ширина до 32,20 м, газене до 11.5 м и БТ 40 000 т. Реализацията на проекта ще допринесе за осигуряване на енергийна независимост на Република България чрез диверсификация на източниците на доставка на петролни продукти. Проектът ще благоприятства за увеличаване на инфраструктурния капацитет на нови експортни коридори като предостави възможност за по-лесно достигане на товари до нови дестинации чрез връзките на пристанището. Основната част на пристанище Бургас има отлична връзка с най-важните транспортни инфраструктури в България и това ще позволи бърз достъп до основните икономически и промишлени центрове. | 56 000 000,00 лв.  (*Съгласно предварително представената информация от ДППИ инвестиционното намерение на бенефициента е в размер на 56 000 000,00 лв. Поради ограничен ресурс по приоритет 3 в съответната категория интервениция със средства по ПТС ще се финансират при сключване на договора за БФП до 30 000 000,00лв. В случай на наличие на свободни средства БФП може да бъде увеличена до пълната стойност на допустимите разходи*) | ОРГО |

УО на ПТС 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.

В етапа на кандидатстване от ДППИ, към формуляра за кандидатстване също следва да бъдат приложени всички документи, доказващи долуописаните обстоятелства. След преглед от УО и извършена предварителна оценка на качеството на ФК, информацията за всеки конкретен проект по ОРГО ще се съгласува с Министерство на финансите по реда на чл. 27 от Закона за държавните помощи. В случай на необходимост от допълнителна информация изискана от МФ, от ДППИ може да бъдат изискани допълнителни доказателства към проекта.

**Сключване на договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.**

При получаване на положителна оценка за съответствие от министъра на финансите УО на ПТС 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)

Към сключване на административен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ се пристъпва само след изпратено уведомление до ЕК за помощта по ОРГО. Административния договор за предоставяне на помощта следва да съдържа изискванията на чл. 11 и чл. 16 от Закона за държавните помощи:

Чл. 11. Държавна помощ или минимална помощ се предоставя с акт за предоставяне, в който се определя администратор на помощта и лице по чл. 9, ал. 5, когато е налице възлагане.

Чл. 16. (1) Администраторът на помощ е длъжен да предостави на всеки получател на държавна помощ или на минимална помощ информация за вида, размера, основанието за предоставяне и съвместимостта на помощта чрез посочване на акта на Европейския съюз, неговото наименование и публикуване в "Официален вестник" на Европейския съюз, както и за произтичащите от получаването на помощта задължения за получателя на помощ. Информацията трябва да бъде включена в акта за предоставяне на помощта или да бъде предоставена на получателя на помощта в 14-дневен срок от издаването на акта.

(2) Информация за размера на помощта не се предоставя, когато помощта е свързана с данъчни мерки, изискващи обработка на данъчни декларации на данъчно задължени лица.

## Проект „Внедряване на иновативни технологии (високочестотни радарни системи) за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрометеорологични параметри, осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата“

В рамките на процедурата по приоритет 3 за бенефициентът ДППИ е приложим режим **„непомощ“ за проект за внедряване на иновативни технологии, осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата.**

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

В предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) се включват функции и задължения за гарантиране и повишаване на безопасността и ефективността на корабоплаването, опазването на човешкия живот на река и море и защитата на околната среда и прилежащата брегова ивица от възможните вредни въздействия от корабоплаването и информационно обслужване на морския и речния транспорт.

Съгласно чл. 115м от ЗАКОН за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България /ЗМПВВППРБ/ на ДППИ са възложени функции включващи:

•осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата – т. 5;

* изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система т.12;
* предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност т. 13;
* предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването – т. 15;
* предоставяне на хидрометеорологична информация – т. 16;
* поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата по чл. 106а и на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост, в съответствие с Националния план за защита при бедствия – т. 19.

- изграждане, поддържане и администриране на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт – т. 20.

**Описание на проекта:** Наличието на надеждни данни в реално време е от основно значение за сигурността на корабоплаването. По-специално, в крайбрежната зона и пристанищните акватории и рейдове, процесите не са много добре проучени поради недостиг или недостатъчна достоверност на данните.

За извършване на дейностите за борба с нефтени разливи и други замърсявания на морската повърхност от особена важност е навременното констатиране на аварийния разлив, проследяване и прогнозиране на движението на разлива. За извършване на операциите по търсене и спасяване от основно значение е прогнозирането на движението на предмети по водната повърхност, особено при лоша видимост. За момента България не разполага с възможности за това. Единственият начин е предварително заявяване на сателитни снимки за определен ден и час, но това е крайно недостатъчно и на практика не служи за целите на операциите по борба с нефтени разливи и други замърсявания.

С развитието на технологиите все повече се налага използването на иновативни алтернативни методи като високочестотна (ВЧ) радарна система за наблюдение, която представлява доказана технология с много практически и финансови ползи, получила референции от оперативни агенции по целия свят. Предложеният проект ще допринесе за намаляване на недостига на данни чрез внедряване на иновативни технологии.

Очакваните резултати от проекта са внедряване на иновативни технологии (високочестотни радарни системи) за осигуряване на непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрометеорологични параметри, осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата, които ще позволят проследяване на източниците на замърсяване на морската акватория в подходите към пристанища Варна и Бургас.

Основната цел на дейностите, включени в проекта и закупеното оборудване, е свързана с проследяване на замърсителите на морските води и предоставяне на адекватна информация относно:

* Повърхностни течения в реално време (скорост и посока) и измервания на вълните (оценки за значителна височина на вълната, посока на вълната и период на вълната, осреднени в различни пръстеновидни корони/клетки за обхват), предоставени от всяка ВЧ радарна станция;
* Скоростта и посоката на вятъра в реално време, осигурени от сензори за вятър (налични в системите на ДППИ) , интегрирани във всяка ВЧ радарна станция;
* Позиции на кораба и допълнителна информация за кораба, събрана от AIS приемниците (налични в системите на ДППИ) и оптичните камери, инсталирани като част от всяка ВЧ радарна станция;
* Информация за насочената видимост, заснета от оптичните камери, инсталирани във всяка ВЧ радарна станция, която е важна за безопасната навигация;

Изпълнението на дейностите ще доведе до:

* Повишаване на безопасността и сигурността на корабоплаването;
* Повишаване на готовността и реакцията при нефтени и химически разливи в територията на пристанищата от обществено значение;

Освен посочените резултати, изграждането на подобна система може да допринесе и за следните дейности, които не са част от функциите на ДППИ:

* Подкрепа на мисии за търсене и спасяване в морето в случай на инцидент;
* Разбиране на циркулацията на морето и климата на вълните в реално време;
* Предоставяне на научни наблюдения, които помагат за валидиране и допълнително подобряване на регионалните атмосферни и океански прогнозни модели;
* Позволяване на устойчивото използване на океанските и крайбрежните ресурси;
* Доставяне на информация до широката общественост, която може да бъде използвана при планиране на свободно време;
* Доставяне на информация до професионални и любители рибари, при планиране на улов в наблюдаваните райони.

Областите на приложение включват, както дейности, свързани с функциите на ДППИ:

* Услуги за движение на кораби и информационен слой;
* Управление и реагиране на морски разливи и замърсяване (включително в акваторията на обществените пристанища);

Така и други приложими полета, които не са директно вменени функции на ДППИ, но информацията от системата може да бъде предоставена на други институции:

* Търсене и спасяване на хора и плавателни съдове в морето;
* Крайбрежно инженерство и оценка на въздействието върху околната среда във връзка с бъдещо разширение при строежи на нови терминали към пристанищата;
* Управление и реагиране на морски разливи и замърсяване;
* Морски изследвания във връзка с бъдещо разширение при строежи на нови терминали към пристанищата.

Конкретните ползи, които се очаква да бъдат реализирани в България, чрез изграждането на ВЧ мрежа от радарни станции ще включат:

- подобряване на безопасността на корабоплаването чрез възможност за непрекъснато проследяване в реално време на ключови параметри на околната среда като скоростта на теченията и характеристиките на вълната, което никога не е било извършвано досега в Черно море;

- повишаване привлекателността на българските морски пристанища и очакван ръст на посещенията в тях;

- улесняване операциите по борба с нефтени разливи, търсене и спасяване;

- възможност за надграждане на действията при откриване на замърсявания и наблюдението им в реално време и при всякакви метеорологични условия;

- възможност за надграждане и развитие.

Основната цел е осигуряване на възможност за изпълнение на задълженията на ДППИ по чл. 115м от ЗМПВВППРБ, които включват:

• предоставяне на по-пълна и надеждна хидрометеорологична информация;

• подобряване на безопасността на корабоплаването и борбата със замърсяванията чрез възможност за непрекъснато проследяване в реално време на ключови параметри на околната среда в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата Варна и Бургас.

Основната цел на дейностите, включени в проекта и закупеното оборудване, е свързана с проследяване на замърсителите на морските води и предоставяне на адекватна информация относно:

* Повърхностни течения в реално време (скорост и посока) и измервания на вълните (оценки за значителна височина на вълната, посока на вълната и период на вълната, осреднени в различни пръстеновидни корони/клетки за обхват), предоставени от всяка ВЧ радарна станция;
* Скоростта и посоката на вятъра в реално време, осигурени от сензори за вятър (налични в системите на ДППИ) , интегрирани във всяка ВЧ радарна станция;
* Позиции на кораба и допълнителна информация за кораба, събрана от AIS приемниците (налични в системите на ДППИ) и оптичните камери, инсталирани като част от всяка ВЧ радарна станция;
* Информация за насочената видимост, заснета от оптичните камери, инсталирани във всяка ВЧ радарна станция, която е важна за безопасната навигация;

Изпълнението на дейностите ще доведе до:

* Повишаване на безопасността и сигурността на корабоплаването;
* Повишаване на готовността и реакцията при нефтени и химически разливи в територията на пристанищата от обществено значение;

Освен посочените резултати, изграждането на подобна система може да допринесе и за следните дейности, които не са част от функциите на ДППИ:

* Подкрепа на мисии за търсене и спасяване в морето в случай на инцидент;
* Разбиране на циркулацията на морето и климата на вълните в реално време;
* Предоставяне на научни наблюдения, които помагат за валидиране и допълнително подобряване на регионалните атмосферни и океански прогнозни модели;
* Позволяване на устойчивото използване на океанските и крайбрежните ресурси;
* Доставяне на информация до широката общественост, която може да бъде използвана при планиране на свободно време;
* Доставяне на информация до професионални и любители рибари, при планиране на улов в наблюдаваните райони.

Областите на приложение включват, както дейности, свързани с функциите на ДППИ:

* Услуги за движение на кораби и информационен слой;
* Управление и реагиране на морски разливи и замърсяване(включително в акваторията на обществените пристанища);

Така и други приложими полета, които не са директно вменени функции на ДППИ, но информацията от системата може да бъде предоставена на други институции:

* Търсене и спасяване на хора и плавателни съдове в морето;
* Крайбрежно инженерство и оценка на въздействието върху околната среда във връзка с бъдещо разширение при строежи на нови терминали към пристанищата;
* Управление и реагиране на морски разливи и замърсяване;
* Морски изследвания във връзка с бъдещо разширение при строежи на нови терминали към пристанищата.

Всички посочени приложения и дейности допринасят за изпълнение на част от функциите, възложени на ДППИ в чл. 115м от ЗМПВВППРБ, включващи:

* предоставяне на хидрометеорологична информация;
* поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата по чл. 106а и на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост, в съответствие с Националния план за защита при бедствия.

Видно от предоставената информация, оборудването, което ще бъде закупено и въведено в експлоатация по настоящия проект е във връзка с изпълняваните публични функции на ДППИ, свързани с контрола и безопастността на морското корабоплаване, възложени му по чл. 115м от ЗМПВВППРБ Информацията ще се използва и за наблюдение и борба със замърсяването и спасяване на хора и плавателни съдове. Информацията няма да се използва за икономически цели от ДППИ. Частта от информацията, която не е свързана с публичните функции на ДППИ ще бъде публично достъпна.

Съгласно параграф 17 от раздел 2.2. „Упражняване на публични правомощия“ от Съобщение на Комисията – Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС /Известието/, член 107, параграф 1 от ДФЕС не се прилага, когато държавата действа „при упражняване на публични правомощия“ (13) или когато публичноправни субекти действат „в качеството си на публични органи“ (14). Може да се смята, че даден субект действа при упражняване на публични правомощия, когато дейността представлява задача, която е част от основните функции на държавата или е свързана с тези функции по естеството си, целта си и разпоредбите, на които подлежи. Като цяло, освен ако дадена държава членка не е решила да въведе пазарни механизми, дейностите, които по същество са част от прерогативите на официалната власт и се извършват от държавата, не представляват стопански дейности. Примери за такива дейности са:

а) армията или полицията;

б) безопасността и контрола на въздухоплаването ;

в) контрола и безопасността на морското корабоплаване ;

г) наблюдението за борба със замърсяването;

ж) събирането на данни, които да се използват за публични цели въз основа на законово задължение за разкриване на въпросните данни, което е наложено на съответните предприятия.

Включените дейности в проекта изцяло се отнасят за осигуряване на контрола и безопасността на морското корабоплаване.

Видно от разпоредбите на ЗМПВВППРБ и обхвата на проекта, държавата е решила да не въвежда пазарни механизми за изпълнението на тези дейности и ги е възложила на ДППИ. Съгласно нормативната уредба единствено ДППИ изпълнява функциите по осигуряването на контрола и безопасността на морското корабоплаване, като не е предвидена възможност тези функции да се изпълняват от други предприятия на пазарен принцип.

Съгласно пар. 203 от Известието публичното финансиране на инфраструктура, която не е предназначена за търговска експлоатация, по принцип е изключено от прилагането на правилата за държавна помощ. Това се отнася например за инфраструктура, която се използва за дейности, които държавата извършва обикновено, когато упражнява своята публични правомощия (например военни съоръжения в летищата, контрола на въздушното движение, фаровете и друго оборудване за нуждите на общото корабоплаване, включително по вътрешните водни пътища, предпазване от наводнения и управление на плитки води в обществен интерес, полицията и митниците), или че не се използва за предлагане на стоки или услуги на определен пазар (например пътища, достъпни за публично ползване). Естеството на тези дейности не е стопанско и следователно те не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ, както не попада и публичното финансиране за съответната инфраструктура. От представения проект става ясно, че основният интерфейс (сайт) ще има данни, достъпни и за обществеността след оторизиран достъп до всички данни или по нива на достъп. Многопотребителската морска информационна станция прави продуктите на ВЧ радарна мрежа достъпни за всички видове оторизирани потребители, посредством инструмент за уеб визуализация, базиран на карти.

Съгласно пар. 206 от Известието - ако субект извършва стопански и нестопански дейности, държавите членки трябва да гарантират, че публичното финансиране, предоставено за нестопански дейности, не може да се използва за кръстосано субсидиране на стопанските дейности. Това може да бъде постигнато по-специално, като публичното финансиране бъде ограничено до нетните разходи (включително капиталовите разходи) за нестопанските дейности, които трябва да бъдат установени въз основа на ясно разделяне на счетоводните сметки. Аналогични нормативни изисквания са заложени и в чл. 20, ал. 3 от ЗДП.

***УО въвежда като задължително условие да се водят отделни счетоводни сметки от ДППИ, разходите и приходите да се разпределят по подходящ начин и от публичното финансиране, предоставено за услугата, да не може да се възползват други икономически дейности.***

Включените в проекта дейности/активи представляват инвестиция за инфраструктура, която е необходима на държавата във връзка с упражняването на своите публични правомощия, независимо от факта, че тези правомощия са делегинани на ДППИ. От изложеното по отношение на публичната функция, която изпълнява ДППИ може да се приеме, че финансирането отговаря на пар.215 от Известието.

Предвид изложените факти, може да се приеме, че финансирането на предвидените в проекта инвестиции с БФП не следва да се счита за държавна помощ по отношение на ДППИ.

С оглед избягване възникването на елемент на помощ при доставка и дейности от външни изпълнители изборът на изпълнителите на дейности по проекта, които са обект на външно възлагане, следва да 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.

В случаите, когато се касае за достъп и ползване на информацията от системата от други заинтересовани субекти, това следва да се осъществява на равноправна и недискриминационна основа без да се генерира изгода за нито една страна.

Видно от предоставената информация, оборудването, което ще бъде закупено и въведено в експлоатация по проекта, няма да бъде използвано за икономически дейности. Предвид изложените факти, може да се приеме, че финансирането на предвидените в проекта инвестиции с БФП не следва да се счита за държавна помощ по отношение на ДППИ, във връзка с изпълняваните публични функции на предприятието, свързани с контрола и безопасността на морското корабоплаване.

Информацията ще се използва и за наблюдение и борба със замърсяването и спасяване на хора и плавателни съдове.

Информацията няма да се използва за икономически цели, като частта от информацията, която не е свързана с публичните функции на ДППИ ще бъде публично достъпна.

## Проект „Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“

**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. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.**

Описание на проекта: Израждане на нова кейова стена и прилежащата и инфраструктура в това число: Повдигане на цялото насипно равнище на кея до кота на Южен и Западен кей, изграждане на изцяло нови подкранови пътища, ЖП коловози и ЖП връзки с гара Лом, автомобилни пътни връзки, свободни разтоварища и открити складови площи, силнотокова и слаботокова ел. инсталация на терминала, създаване на условия за пожарогасене и бункероване с вода на плавателните съдове. Новата кейова стена ще се изгради непосредствено пред съществуващата конструкция.

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 изграждането на кейовото място на пристанище Лом ще бъдат държавна собственост.

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

**Крайни потребители** на кейовото място, 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 ПТС 2021-2027 г. 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 безопасност на пристанищното съоръжение и населението, което е основно задължение на ДППИ и пак би се финансирало с публичен ресурс, най-вероятно със средства от Държавния бюджет. Финансовото положение на ДППИ няма да се подобри, защото таксите, които събира не зависят от условията за безопасност.

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 ПТС, 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 ПТС, 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**:

Пристанищен терминал Лом е отдаден на концесия за 35 г. с концесионен договор, и съответно като оператор на пристанищния терминал се явява концесионерът.

С Решение № 49 от 24.01.2013 г. Министерски съвет определя „Порт Инвест“ ЕООД за концесионер на Пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом – публична държавна собственост.

Съгласно т.223 от Известието, оператори които ползват подпомаганата инфраструктура, за да предоставят услуги на крайните ползватели, получават предимство, ако използването на инфраструктурата им осигурява икономическа облага, която те не биха получили при обичайни условия на пазара. Това обикновено важи, ако за правото да експлоатират инфраструктурата те заплащат по-малко от това, което биха платили за сравнима инфраструктура при обичайни условия на пазара. В случая пазарната цена на концесията е определена към 2012 г. и към настоящия момент с реализирането на инвестициите по проекта би могло да се създадат условия за промяна на финансово-икономическия баланс на концесията.

В зоната на терминала, където се предвиждат инвестициите по проекта – Западен кей, предвидената в проекта за изграждане инфраструктура ще замени съществуващата без да се повишават количествените показатели на сега ползваната от концесионера.

Съгласно т. 4 от РМС за откриване на процедурата с допълнително споразумение към концесионния договор при условията и по реда на Закона за концесиите 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.

Инвестиционното проектиране за „изграждането на отделни обекти или подобекти в пристанище за обществен транспорт – държавна собственост“ по смисъла на чл. 112г, ал. 1 ЗМПВВППРБ ще се възложи от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, доколкото съгласно договора за концесия подобен проект не се предвижда да се извършва със средства на концесионера.

Обектът на концесията, в т. ч. и след реализацията на проекта остава собственост на концедента.

Концедентът е собственик на всички подобрения, изградени върху обекта на концесията, в т. ч. и на тези по проекта.

При реализацията на проекта следва да се държи сметка на правата на страните по концесионният договор.

Терминалът е подробно описан в Решение № 714 на Министерския съвет от 30.08.2012 г. за откриване на процедура за предоставяне на концесия за услуга, а именно:

1. Пристанищна територия с обща площ 371 129 кв. м.;

2. Пристанищна инфраструктура – публична държавна собственост, съгласно приложение – неразделна част от концесионния договор и

3. Пристанищната инфраструктура, която ще бъде изградена върху територията по т. 1 от концесионера със средства, осигурени от него и на негов риск, при условия и по ред, определени с концесионния договор.

В съответствие с резултатите от проведената открита процедура за избор на концесионер са конкретизирани основните елементи на концесията, най-важните от които:

1. Размер на годишните концесионни плащания, съставени от две части – фиксирана и променлива:

1.1. фиксирана част на годишното концесионно плащане в размер 187 100 лв. без данък върху добавената стойност (ДДС) или 95 663 евро без ДДС;

1.2. променлива част на годишното концесионно плащане в размер, равен на по-голямата от следните две суми, без ДДС:

1.2.1. процент в размер 5 на сто от нарастването на общия размер на нетните приходи от всички дейности за текущата година, свързани с експлоатацията на обекта на концесията, спрямо приетите за базови приходи от 1 857 523 евро, или

1.2.2. коефициент в размер 0,20 евро за тон, умножен по нарастването на годишния товарооборот, спрямо определения за базисен годишен товарооборот в размер 480 000 тона.

Инвестициите за срока на концесията са в размер 22 439 000 лв., които концесионерът се задължава да направи в обекта на концесията, в т. ч. в размер, не по-малък от 6 377 000 лв., за първите 4 години от срока на концесията. Средногодишен пътникопоток на Пристанищен терминал Лом за първите 10 години и за останалия срок на концесията в размер, не по-малък от 1800 пътници. Концесионерът поема задължение и за изпълнение на производствената програма, социалната програма, плана за преходния период, програмата за оперативна дейност и поддържане, организационно-управленския план, програмата за безопасност и сигурност, включени в бизнес предложението му.

При условията на Решение № 714 на Министерския съвет от 2012 г. и направената от „Порт Инвест” ЕООД оферта за участие в откритата процедура на 6 март 2013 г. е сключен и концесионен договор за предоставяне на концесия върху терминала (съотв. на 25.06.2015 г. - Допълнително споразумение № 1 към него).

Предмет на концесията е управлението на услугата от обществен интерес - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 от ЗМПВВППРБ, на риск на концесионера, което включва поддържането в наличност на услугата и осигуряването на непрекъснатост и ниво на качество на предоставяните услуги в съответствие с клаузите на концесионния договор срещу правото на концесионера да експлоатира услугата, като получава приходи от потребителите или от трети лица и управление и поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията.

Допълнителен предмет на концесията е извършването при условия и по ред, определени с концесионния договор или с допълнително споразумение към него, на частични строителни и монтажни работи в съществуващата пристанищна територия и/или в съответствие с предвижданията на актуализиран генерален план за разширение на пристанищния терминал на съпътстващи дейности по чл. 116а, ал. 1 и по смисъла на § 2, т. 34 от Допълнителната разпоредба на ЗМПВВППРБ. В инвестиционната програма не са предвидени разходи за извършване на съпътстващи дейности.

Към този момент не е инициирана процедура по чл. 112в от ЗМПВВППРБ за изменение на генералния план на терминала.

Действащ в момента е разработеният през 2001 г. „Генерален план за развитие на пристанище Лом до 2020 г.“ – ситуационен застроителен и парцеларен план, който е одобрен на междуведомствени експертни съвети и утвърден от Министерство на транспорта и съобщенията. За генералния план е изготвен предварителен доклад по ОВОС, одобрен от Министерството на околната среда и водите.

В т. 1.1.2 от Инвестиционната програма (Обвързващото предложение) за периода след четвъртата година до края на срока на концесията (Таблица 2, III) за Западен кей са предвидени 268 000 лв. минимален размер на инвестициите.

Съгласно т. 4 Решение № 714 на Министерския съвет от 2012 г. с допълнително споразумение към концесионния договор при условията и по реда на Закона за концесиите 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.

Реализирането на предвидения проект би оказало своето влияние върху правата и задълженията на страните по концесионния договор, като най-важните от тях са:

* задължението на страните при изпълнението на договора да поддържат икономически баланс на концесията при условията, определени с концесионния договор;

•правото на концедента да изисква изпълнение на задълженията на концесионера, поети с концесионния договор и с инвестиционната програма – неразделна част от договора, поддържането в наличност на услугата е от обществен интерес и осигуряването на непрекъснатост и ниво на качество на предоставяните услуги в съответствие с клаузите на концесионния договор и управление и поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията;

•правото на концесионера на експлоатация на пристанищния терминал чрез извършване на услугите и стопанските дейности и събиране на приходите от тях;

•задължението на концесионера да достигне и поддържа предложения с офертата средногодишен товарооборот за срока на концесията, както и да извърши инвестиции в обекта на концесията в размера и направленията, съгласно инвестиционната програма – неразделна част от концесионния договор, и в съответствие с одобрените от концедента годишни инвестиционни програми, но не по-малко от предвидените по направления в документацията за участие. Въз основа на инвестиционната програма – неразделна част от концесионния договор, концесионерът е длъжен да изработва и представя за одобряване от концедента годишни инвестиционни програми за обекта на концесия в срок до 30 октомври на предходната година, след одобрение от концедента проектите и програмите стават неразделна част от концесионния договор, а концесионерът е длъжен да изпълнява задълженията, произтичащи от тях;

•задължението на концесионера да запази инфраструктурата на терминала в добро експлоатационно състояние, като осъществява за своя сметка необходимите ремонти и реконструкция, за да се гарантира стабилност и сигурност на елементите на инфраструктурата и нормалната им работа, поддържането трябва да осигурява при изтичане на срока на концесията наличие на инфраструктура в добро експлоатационно състояние в съответствие с действащите към момента на прекратяването на концесионния договор изисквания за експлоатационна годност, като се вземе предвид нормалната амортизация за периода на експлоатация.

С оглед на гореизложеното и тъй като Бенефициентът по проекта ДППИ не е страна по концесионния договор би следвало **Министерство на транспорта и съобщенията, в качеството му на концедент да изрази становище по отношение на влиянието на инвестиционния проект върху параметрите на концесионния договор** и да предприеме действия за създаване на условия за избягване на бъдещи санкции във връзка с евентуално предоставяне на недопустима държавна помощ. В противен случай, съществува риск ЕК да обяви помощта за несъвместима с вътрешния пазар.

**В. Помощ за крайните ползватели**:

Съгласно т. 225 от Съобщение на Европейската комисия – Известие относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, §1 от ДФЕС, ако оператор на инфраструктура е получил държавна помощ или ако неговите ресурси представляват държавни ресурси, той е в състояние да осигури предимство на ползвателите на инфраструктурата /ако те са предприятия/, освен ако инфраструктурата е достъпна за ползвателите по пазарни условия. Следва да се отчете, че определянето на таксите за предоставяните услуги в случая от концесионера, също оказват влияние за икономическия баланс на концесията и същото следва да е обект на преглед.

Крайните ползватели, които са всички оператори на кораби, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт, при равен достъп и еднакви такси, не следва да се разглеждат като получатели на държавна помощ.

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.**

Видно от обхвата на проекта новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ.

Възможност за постигане на съответствие с правилата по държавните помощи на ниво Предприемач/собственик предоставя Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора и по специално чл. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.

Финансирането на проект „Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“ с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ще се извърши по правилата на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. 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. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.

Помощите за вътрешни 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 член 56в и в глава I и II на Регламент (ЕС) № 651/2014.

**По глава първа „Общи разпоредби“**

Чл.1 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014. Съгласно **пар.1**, б. “н“ - 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. 56в 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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 от 17 юни 2014 година и по-конкретно ако:

* Основната икономическа дейност на кандидата попада в :

• сектора на рибарството и аквакултурите, уредени с 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 на Комисията (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 на Комисията (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**.**

Изискванията по чл. 2, пар. 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 наличие на „предприятие в затруднено положение“ по смисъла на чл.2, пар.18 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 на кандидата и 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). Проверката и определянето на „група“ ще се извършва по отношение на предприятие майка и всички негови дъщерни предприятия, като: "предприятие майка" означава предприятие, което контролира едно или повече дъщерни предприятия и съответно „дъщерно предприятие" означава предприятие, което се контролира от предприятие майка, включително дъщерно предприятие на крайно предприятие майка. 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 или общо за групата и Годишен финансов отчет за последните две приключени финансови години /консолидиран – за група предприятия/*. В случай че при проверката на посочения документ бъде установена липса на документи и/или друга нередовност и същите 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.

Управляващият орган ще извършва документална проверка на декларираното от конкретния бенефициент обстоятелство, касаещо затруднено положение.

Получената държавна помощ по процедуратa 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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 не бъдат кумулативно спазени.

Съгласно чл. 1, **пар. 5** - Регламент на Комисията (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 разработване**то и представянето на проекта ДППИ поема безусловно задължение да не включва в него ограниченията, предвидени в чл. 1, пар. 5 от Регламента. ДППИ представя доказателства в проекта 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, на представената от ДППИ декларация.***

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

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. 56в, 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 представя доказателства в проекта, а УО извършва проверка за обхвата на проекта и съответствието на предвижданите в него дейности с посочените определения.*

*Съгласно чл. 56в, 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.*

*В отделни етапи на проекта се предвиждат подкранови греди при изпълнение на СМР, които биха могли да се счетат за недопустими дейности по определенията в чл. 2 и не би следвало да се включват в стойността на финансирането по Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.*

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

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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 не се предоставя безвъзмездната финансова помощ.***

**Прагове за уведомяване:**

Определяне на допустимите разходи“:, чл.4, пар. 1, б „ее“: за помощи за вътрешни пристанища: допустими разходи от 44 милиона евро на проект (или (55 милиона евро на проект във вътрешно пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013); що се отнася до драгирането, проектът се определя като всички драгирания, извършени през една календарна година;

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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 при евентуално бъдещо кандидатстване за финансиране конкретният бенефицент следва да декларира пред съответния администратор на помощ получената по настоящата процедура държавна/минимална помощ.

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 брутния й еквивалент може да бъде предварително изчислен.

**Стимулиращ ефект**

За да се докаже **стимулиращия ефект**, което е другото задължително условие, Бенефициентът, в случая ДППИ трябва да е подал писмено заявление за помощ до съответната 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 на Комисията (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 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

Интензитет на помощта и допустими разходи ще се изчисли в съответствие с чл. 56в от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен по процедурата, ще бъде определен в съответствие с чл. 56в от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014, въз снова 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 на Комисията (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 на Комисията (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 „ее“ от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

Държавните помощи, освободени от задължението за уведомяване по силата на Регламент на Комисията (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 на Комисията (ЕС) № 651/2014.

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 указан срок от 5 работни дни.

***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. 56в от Регламент (ЕС) № 651/2014.***

В изпълнение на **членове 9-12** от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 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 по проекта, 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 на Комисията (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. 56в от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014, помощите за вътрешни 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 чл. 56в 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, извършвани дейности 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.***

Окончателното определяне на интензитета на помощта е свързано с прецизиране на допустимите разходи и съответно може да настъпят промени в размера на допустимите разходи.

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.*

***ДППИ представя доказателства в проекта, а УО извършва проверка за правилното определяне на допустимите разходи.***

Максималният размер на допустимите разходи за помощи за вътрешни пристанища не може да надвишава 44 милиона евро на проект (или 55 милиона евро на проект във вътрешно пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013).

Съгласно пар. 5 интензитетът на помощта не надхвърля 100 % от допустимите разходи до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква ее).

**В случая, след приспадане на евентуално недопустими разходи (подкранови греди), размерът на инвестицията отново попада в ограниченията на чл. 4, пар. 1, б. “ее“. Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират 100% от допустимите разходи.**

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.

По отношение на влиянието на проекта върху концесионния договор становището на дирекция „Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия” в Министерството на транспорта и съобщенията с писмо № 10-45-53/22.06.2023 г. изразява следното становище:

В процес на реализирането на проекта се предвиждат дейности, свързани с изграждането на нова кейова стена и повдигане на насипното равнище на Източния кей до котата на Южния кей на Пристанищен терминал Лом, който към настоящия момент се поддържа и управлява от концесионера – „Порт Инвест“ ЕООД, по силата на действащия концесионен договор. В тази връзка, въз основа на предоставената ни информация към момента, представяме на Вашето внимание становище по поставените в писмото Ви въпроси, свързани с въздействието на Проекта върху концесията на пристанищния терминал, по основни договорни задължения на страните, както следва:

**По отношение на:** *„задължението на страните при изпълнението на договора да поддържат икономически баланс на концесията при условията, определени с концесионния договор“:*Икономическия баланс, представлява равновесието между ползите и рисковете при условията на Договора за концесия.

Съгласно чл. 3.2. *„Условия за осъществяване на концесията*“, т. 3.2.1.12. от Договора за концесия *„При изпълнението на договора* ***страните поддържат икономическия баланс на Концесията при условията на този Договор.****“*

Съгласно чл. 3.7.2. Икономическият баланс на концесията **ще се смята за нарушен**, при настъпване на едно и/или повече от следните обстоятелства:

*- „3.2.1.1. в резултат на промени в законодателството или с влязъл в сила акт на регулаторен орган са се променили съществено условията за финансиране, управление или поддържане на обекта на концесията и/или условията за предоставяне на услугите с обекта на Концесията;*

Реализацията на Проекта **не представлява** промяна в законодателството или влязъл в сила акт на регулаторен орган, с което ще се променят съществено условията за финансиране, управление или поддържане на обекта на концесията и/или условията за предоставяне на услугите с обекта на Концесията. В тази връзка считаме, че **балансът на концесия няма да бъде нарушен по смисъла на чл. 3.2.1.1. от Договора за концесия.**

*- 3.2.1.2. погине целият или част от Обекта на концесията или настъпи обективна невъзможност за ползването му по предназначение, освен в случаите, когато погиването или обективната невъзможност се дължи на виновно действие или бездействие на КОНЦЕСИОНЕРА;*

С писмо рег. 10-45-143/23.11.2022 г. на ДП „ПИ“ държавното предприятие уведомява, че СМР дейности по проекта се планира да бъдат финализирани в рамките на 24 месеца поетапно, през които Източния кей на терминала може да бъде използван частично.

С писмо вх. № 10-45-143/21.10.2022 г. на МТС концесионерът уведомява, че се е запознал детайлно с предоставения от ДП „ПИ“ проект и е **дал положително становище за неговата реализация** *„тъй като дадените технически решения и предвидената организация и етапност на строително монтажните дейности са съобразени с изискванията на концесионера за осигуряване на частична експлоатация на източния кей, с което ще се осигури поддържането в наличност на предлаганите от „Порт Инвест“ ЕООД пристанищни услуги в целия пристанищен терминал Лом, в т.ч. и на Източен кей.“.*

Въз основа на изложеното по-горе, включително при отчитане на изразеното становище от концесионера считаме, че с реализирането на Проекта **не са налице предпоставки**, които да доведат до погиване на целият или част от Обекта на концесията или до настъпване на обективна невъзможност за ползването му по предназначение.

Във връзка с гореизложеното считаме, **че балансът на концесия няма да бъде нарушен по смисъла на чл. 3.2.1.2. от Договора за концесия.**

*- 3.2.1.3. при последващо възникване на опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за околната среда, за човешкото здраве, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред;*

Реализацията на Проекта **не представлява** обстоятелство, което ще доведе до събитие застрашаващо националната сигурност и отбраната на страната, околната среда, човешкото здраве, защитените територии, зони и обекти и обществения ред, предвид което считаме, че **балансът на концесия няма да бъде нарушен по смисъла на чл. 3.2.1.3. от Договора за концесия.**

*- 3.2.1.4. нормата на възвръщаемост за Концесионера надвиши с 50 на сто заложената във финансово-икономическия модел, в две последователни години.“*

Основната цел от реализацията на проекта е превенция против природно бедствие - наводнение, което при високи водни нива на река Дунав, застрашава терени, инфраструктура и жилищни сгради в гр. Лом.

Реализирането на проекта **не води** до увеличаване на капацитета на пристанищния терминал, пропускателната способност на кея, включително на всяко едно от корабните места на него. Броят на корабните места остава непроменен (3 бр. к. м.). Реализацията на Проекта ще бъде извършвана поетапно, а Източният кей на пристанищния терминал ще бъде използван частично, без прекъсване, в зависимост от етапите на извършваните СМР дейности. По този начин, представената информация не показва, че изпълнението на дейностите по проекта биха възпрепятствали, както и **биха дали отражение върху реализираните от концесионера приходи** от експлоатацията на пристанищния терминал, респ. **не са налице индикации за обстоятелства**, които биха довели до промяна в нормата на възвръщаемост за Концесионера, заложена във финансово-икономическия модел на концесията.

**По отношение** на *„правото на концедента да изисква изпълнение на задълженията на концесионера, поети с концесионния договор и с инвестиционната програма – неразделна част от договора, поддържането в наличност на услугата е от обществен интерес (в т. ч. и на Източния кей) и осигуряването на непрекъснатост и ниво на качество на предоставяните услуги в съответствие с клаузите на концесионния договор и управление и поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията“:*

Съгласно Инвестиционната програма (Приложение № 5 към договора за концесия), Концесионерът – „Порт Инвест“ ЕООД има задължение да реализира инвестиции в обекта на концесия в размер на не по-малък от **22 437 000 (двадесет и два милиона четиристотин тридесет и седем) лева** за целия срок на концесията. Предвидените по нея инвестиции в частта Източен кей са **в размер на 655 000 лева**, разпределени в осем направления.

В резултат на реализирането на проекта, инвестициите предназначени за Източния кей следва да бъдат преструктурирани и в тази връзка, с писмо рег. № 10-45-143/21.10.2022 г. **„Порт Инвест“ ЕООД информира концедента, че инвестиционните разходи в размер на 655 000 лева ще бъдат реализирани през оставащия двадесет и пет годишен срок на концесията, като се преструктурират в отделни направления**. **По този начин на пристанищния терминал ще бъдат реализирани по-необходими и по-неотложни инвестиции в активи публична държавна собственост.**

Договорът за концесия дава възможност преструктурирането на инвестициите да бъде осъществено, като същото попада в хипотезата на чл. 12.3.3., т. 1 и т. 3 *„12.3.3. КОНЦЕДЕНТЪТ одобрява Годишна инвестиционна програма,* ***която се отклонява от предвиденото в Инвестиционната програма за съответната година, когато са налице следните условия:***

*1. КОНЦЕСИОНЕРЪТ е обосновал надлежно необходимостта от такова отклонение и предлаганата инвестиция е явно по-оправдана или по-неотложна. КОНЦЕСИОНЕРЪТ не може да се позовава на забавяне, причинено от административна или съдебна процедура;*

2. това се налага от предвижданията на одобрен Генерален план;

*3. не води до промяна в размера на съответната годишна инвестиционна програма.*

**По отношение** на *„правото на концесионера на експлоатация на пристанищния терминал чрез извършване на услугите и стопанските дейности и събиране на приходите от тях“:*

С писмо вх. № 10-45-143/21.10.2022 г. на МТС концесионерът уведомява, че се е запознал детайлно с предоставения от ДП „ПИ” проект и е дал **положително становище** за неговата реализация *„****тъй като дадените технически решения и предвидената организация и етапност на строително монтажните дейности са съобразени с изискванията на концесионера за осигуряване на частична експлоатация на източния кей, с което ще се осигури поддържането в наличност на предлаганите от „Порт Инвест“ ЕООД пристанищни услуги в целия пристанищен терминал Лом, в т.ч. и на Източен кей.“.***

**По отношение на**:

„*задължението на концесионера да достигне и поддържа предложения с офертата средногодишен товарооборот за срока на концесията, както и да извърши инвестиции в обекта на концесията в размера и направленията, съгласно инвестиционната програма – неразделна част от концесионния договор, и в съответствие с одобрените от концедента годишни инвестиционни програми, но не по-малко от предвидените по направления в документацията за участие. Въз основа на инвестиционната програма – неразделна част от концесионния договор, концесионерът е длъжен да изработва и представя за одобряване от концедента годишни инвестиционни програми за обекта на концесия в срок до 30 октомври на предходната година, след одобрение от концедента проектите и програмите стават неразделна част от концесионния договор, а концесионерът е длъжен да изпълнява задълженията, произтичащи от тях“;*

*„задължението на концесионера да застрахова обекта на концесия за своя сметка в полза на концедента за всяка година от срока на концесията в съответствие с действащото законодателство и с концесионния договор“;*

*„задължението на концесионера да запази инфраструктурата на терминала в добро експлоатационно състояние, като осъществява за своя сметка необходимите ремонти и реконструкция, за да се гарантира стабилност и сигурност на елементите на инфраструктурата и нормалната им работа, поддържането трябва да осигурява при изтичане на срока на концесията наличие на инфраструктура в добро експлоатационно състояние в съответствие с действащите към момента на прекратяването на концесионния договор изисквания за експлоатационна годност, като се вземе предвид нормалната амортизация за периода на експлоатация“:*

С оглед обстоятелството, че Концесионерът е **дал положително становище** по Проекта на ДП „ПИ“ и **е приел представените от ДП „ПИ“ технически решения и предвидената организация и етапност на строително монтажните дейности** по Проекта, които ще осигурят частична експлоатация на Източния кей, към настоящия момент не е налице основание да считаме, **че могат да бъдат нарушени основни права и задължения на страните по концесионния договор.**

**По отношение поставения въпрос относно *„Помощ за крайните ползватели“*:**

*„Съгласно т. 225 от Съобщение на Европейската комисия – Известие относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, §1 от ДФЕС, ако оператор на инфраструктура е получил държавна помощ или ако неговите ресурси представляват държавни ресурси, той е в състояние да осигури предимство на ползвателите на инфраструктурата /ако те са предприятия/, освен ако инфраструктурата е достъпна за ползвателите по пазарни условия. Следва да се отчете, че определянето на таксите за предоставяните услуги в случая от концесионера, също оказват влияние за икономическия баланс на концесията и същото следва да е обект на преглед.“*

След завършването на строителството и въвеждането в експлоатация на Проекта публичната инфраструктура ще бъде общодостъпна за ползвателите на пристанищни услуги при спазването на пазарните принципи и условия, както и при съобразяване изискванията на действащият концесионен договор – обстоятелства, валидни и преди започването на строителството по Проекта. По отношение определянето на цените и условията за извършване на пристанищните услуги в обекта на концесия, съгласно клаузите на чл. 7.3. от Договора за концесия концесионерът е задължен да се придържа към принципите на ценовата политика и да определя цени, които са конкурентни на сходни на пристанищни терминали, разполагащи с подобна пристанищна инфраструктура и предлагащи подобни пристанищни услуги, както и да не осъществява действия, които представляват злоупотреба с господстващо положение и могат да доведат до нарушаване на правата на потребителите на пристанищни услуги или създаване на условия за нелоялна конкуренция. Наред с това концесионерът се задължава да предоставя пристанищните услуги на трети лица при същите условия, при които самият той ги ползва.

С оглед гореизложеното, считаме, че с реализирането на проекта концесионерът няма да се постави в облагодетелствано положение, защото размерът на инвестиционните му ангажименти по договора за концесия остават непроменени – предвидените, съгласно Приложение № 5 към договора, инвестиции разходи в направление „Източен кей“ ще бъдат вложени в други инвестиционни направления на терминала. Също така няма да отпадне задължението на Концесионера по отношение заплащането на годишното концесионно възнаграждение, като то остава дължимо в изискуемия срок и размер, тъй като целта на проекта е свързана с инфраструктура, достъпна за всички ползватели и е в полза на всички потребители на пристанищни услуги.

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 вътрешните са определени в Глава четвърта „ПРИСТАНИЩА“, 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.***

9. За помощи, които не надхвърлят 5,5 милиона евро, максималният размер на помощта може да се определи на равнище 80 % от допустимите разходи като алтернатива за прилагането на метода, посочен в параграфи 4, 5 и 6.

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 в проекта 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.

***Помощ за крайните ползватели:***

Съгласно т. 225 от Съобщение на Европейската комисия – Известие относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, §1 от ДФЕС, ако оператор на инфраструктура е получил държавна помощ или ако неговите ресурси представляват държавни ресурси, той е в състояние да осигури предимство на ползвателите на инфраструктурата /ако те са предприятия/, освен ако инфраструктурата е достъпна за ползвателите по пазарни условия. Следва да се отчете, че определянето на таксите за предоставяните услуги в случая от концесионера, също оказват влияние за икономическия баланс на концесията и същото следва да е обект на преглед.

## Проект „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“

**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:

Основните заинтересовани страни по този проект са:

ДППИ е 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 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. В този контекст, активите за изграждането на ново кейово място на пристанище Варна-Запад ще бъдат държавна собственост.

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

**Крайни потребители** на новото кейово място, 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 по закон и описанието на дейностите по проекта 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. 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.

Видно от обхвата на проекта новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ. Пристанище Варна-запад 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.

Възможност за постигане на съответствие с правилата по държавните помощи предоставя Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. 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“.

Финансирането на проект „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“, с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ще се извърши по правилата на 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“ - проектът попада в допустимите категории помощи.
* Съгласно чл. 1, пар. 2, б“а“ - Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен по процедурата, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014, 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, уредени с 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 комисия, 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 чл. 2, пар. 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 бенефициента 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 или общо за групата и Годишен финансов отчет за последните две приключени финансови години /консолидиран – за група предприятия/. В случай че при проверката на посочения документ бъде установена липса на документи и/или друга нередовност и същите 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 по настоящата процедура 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 доказателства в проекта за изпълнението на това условие.

Важно: при неизпълнение на поне едно от посочените в чл. 1 условия, проекта не може да бъде финансиран и помощта не се предоставя. За целта УО извършва проверка на доказателствени материали, представени 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 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 включват в стойността на безвъзмездната финансова помощ, а УО извършва проверка.

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 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 брутния 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 съответната 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 на Комисията (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 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

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

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен по проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014, 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 на Комисията (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 на Комисията (ЕС) № 651/2014.

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 срок от 5 работни дни.

***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 (ЕС) № 651/2014 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 6 месеца 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 привежда 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. 56б, 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 член 56б 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, извършвани дейности 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.

Сравнение с планираните видове инвестиции показва, че инвестициите за „Склад за контейнеризация и деконтейнеризация“ са недопустими разходи. Те са извадени от сумата на допустимите разходи при определяне на размера на допустимите разходи за целите на Регламента.

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 – 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 на представените доказателства в проекта от ДППИ за правилното определяне на допустимите разходи.

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

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). От представеният вариант на АРП, в който не са включени недопустимите разходи, общия размер на проекта е 147 915 288 лв. Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират 60% от допустимите разходи, изчислени съгласно т. 4 от този член.

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 /Варна/, който отговаря на условията по член 107, параграф 3, буква а) от Договора и интензитетът може да се увеличи с 10%, т. е би могло да се приеме, че окончателния интензитет на помощта е 70%. Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират 70% от допустимите разходи, изчислени съгласно т. 4 от този член. Останалите 30 % от стойността на проекта следва да се финансират със собствени средства на ДППИ.

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.

С оглед избягване възникването на елемент на помощ при доставка и дейности от външни изпълнители изборът на изпълнителите на дейности по проекта, които са обект на външно възлагане, следва да 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.

9. За помощи, които не надхвърлят 5,5 млн. EUR, максималният размер на помощта може да се определи на равнище 80 % от допустимите разходи като алтернатива за прилагането на метода, посочен в параграфи 4, 5 и 6.

Освен тези условия, предвид размера на проекта, който надхвърля 55 млн.евро трябва при изготвянето на финален АРП и ФК да се вземат предвид и следните условия:

Размерът на интензитета е 60%;

В настоящия проект са предвидени инвестиции в регион /Варна/, който отговаря на условията по член 107, параграф 3, буква а) от Договора и интензитетът може да се увеличи с 10%, т.е. би могло да се приеме, че окончателния интензитет на помощта е 70%;

Бюджетът на проекта и източниците на финансиране следва да бъдат включени при разработване на Насоките по ПТС.

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 (ЕС) № 651/2014 .

На етап кандидатстване за БФП е необходимо да се предостави, освен посочените по-горе доказателства в проекта 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.

## Проект „Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав“

**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. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.**

В зависимост от историческия път и етапност на изграждане на пристанището в района на гр. Русе и геометричната конфигурация на пристанищната територия са се обособили отделни пристанищни райони - т.н. ПЪРВИ УЧАСТЪК И ВТОРИ УЧАСТЪК. Участъците са разположени от двете страни на лимана.

Първи участък е най-старата част на терминала. Въведен е в експлоатация през 1938 г. Разположен е на територия с обща площ от 29 316 м2.

Кейовата стена е Г-образна вертикална с обща дължина 280 м. и на нея са обособени три корабни места - № № 23, 24 и 25.

Втори участък представлява пирс със северен кей, разположен на открития Дунав и южен кей към лимана. Разположен е на територия с обща площ от 95 379 м2.

Обща дължина на кейовия фронт на втори участък е 1 238 м., на който са разположени 9 корабни места – 5 на северния кей (корабни места - № № 15, 16, 17, 18 и 26) и 4 на южния кей (корабни места - № № 19, 20, 21 и 22).

Върху територия на пристанищния терминал е изградена основната пристанищната инфраструктура и съоръжения, позволяващи извършването на пристанищни услуги и други стопански дейности.

Поземлен имот 63427.3.24, област Русе, община Русе, гр. Русе, кв. ЗАПАДНА ПРОМИШЛЕНА ЗОНА, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За пристанище, площ 29 316 кв. м, квартал ЗПЗ, парцел ІІ-1, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-18/16.05.2007 г. на Изпълнителен директор на АК.

В резултат на извършената експертна оценка и предвид гореизложените аргументи се приема за препоръчителен Вариант 2 (Частично повдигане на терена (Polder model)) като най-подходящо техническо решение за защита от заливане на ПТ Русе-запад. Вариант 2 е сравнително икономичен, технически по-лесен за изпълнение, надежден и не крие рискове, както при изпълнението, така и от гледна точка, че ще гарантира защита от заливане.

С частично насипване и повдигане на терена на терминала се преодоляват рисковете свързани с неизвестните геоложки характеристики на почвите и рискове при пресичане на инженерна инфраструктура и др.

Предвижда се повдигането на пристанищяния терминал да се извърши поетапно, така че да не се спира експлоатацията на терминала и/или строитените дейности да са с минимално влияние на обработката на кораби. Това може да стане с последователно повдигане на отделните корабни места, така че когато определено корабно място е в реконструкция корабите да се обработват на другите корабни места и да позволява пълно обхващане на очаквания товарооборот. Освен това обхватът на отделните етапи следва да бъде съобразени и с технологията за изместване на кейовите пристанищни кранове. Препоръчителното етапно решение включва следните етапи:

**Първи етап** – Обхваща зоната включваща кейовия фронт на 15 и 16 корабни места с подкранови и жп релси, вкл. и пътния и жп подход от КПП към тази зона. За целта преди започване на СМР кейовите кранове ще се изместят на 17-то корабно място. В експлоатация ще останат 17-то и 18-то корабни места, чиято обща пропускателна способност съгласно данните в т. 2.2.4.2. е около 102 хил. т. /год. Поради прекъснати челни жп- коловози, ж.п. транспортът на товарите от/към тези корабни места ще се извършва посредством тиловия жп коловоз, преминаващ през средата на терминала.

Едновременно с това ще се извършват и СМР по задигане на зоната, обхващаща кейовия фронт на 19-то и 20-то корабни места с покранови и жп релси и прилежащите складови площи. Преди започване на СМР кейовите кранове ще се изместят на 21-во корабно място, като в експлоатация ще останат 21-во и 22-ро корабни места, чиято обща пропускателна способност съгласно данните в т. 2.2.4.2. е около 90 хил. т./год.

Общата пропускателна способност на пристанищния терминал по време на изпълнение на първи етап ще бъде около 299 хил.т./год. което надвишава постигнатия през последните години максимален товарооборот от 163 697 т./год. 1,82 пъти.

**Втори етап –** обхваща кейовия фронт на 17-то и 18-то корабни места от северния кей и 21-во и 22-ро корабни места от южния кей, заедно с покранови и жп релси и и част от жп коловоза и подкрановия път на тиловия портален кран.

Преди започване на СМР кейовите кранове от тези корабни места ще бъдат изместени посредством временни подкранови пътища с наклон около 15‰ и ще бъдат позиционирани на подкрановите пътища на задигнатите корабни места (съответно на 16-то корабно място на северния кей и 20-то корабно място на южния кей).

През времето на изпълнение на втори етап в експлоатация ще останат 15-то и 16-то корабни места на северния и 19-то и 20-то корабни места на южния кей, чиято обща пропускателна способност заедно с тези от първи участък ще бъде същата както при първи етап или около 299 хил.т./год., което е достатъчно за поемане на очаквания товарооборот.

**Трети етап –** ще бъде довършителен и ще обхваща повдигане на зоната в източната на терминала.

Основната цел на проекта е изграждането на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав, с което се гарантира безопасността на населението и имуществото публична и частна държавна собственост, предоставени на ДППИ и разположени на терминал Русе-запад, както и на товарите, намиращи се на терминала.

Дългосрочната цел на проекта е осигуряване на възможност за изпълнение на задълженията на ДППИ по чл. 115м от ЗМПВВППРБ, а именно изграждането на защитни съоръжения, мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, в пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ и в пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост.

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.

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. В този контекст, активите за рехабилитацията на вълнолом в пристанище Русе-запад ще бъдат 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.

Бенефициент по проект „Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав“ е ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), което е отговорно за управление на пристанище Русе-запад, в чиито активи е обектът на интервенция.

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 новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ.

Целта на проекта е да се разрешат проблемите настъпващи вследствие на високите води на р. Дунав и заливането на територията, повишаване безопасността в акваторията на пристанището чрез ограждащи съоръжения по периферията на заливаемите територии или чрез задигане на съответните територии – цялостно или частично на бреговите зони.

Предвидените по проекта дейности за изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад 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. 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. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“. От предпроектното проучване и изследваните варианти за осъществяване на проекта, при посоченото, че се избира Вариант 2, в който се предвижда частично повдигане на терена (Polder model), единствено в обхвата на допустимите разходи биха могли да не попаднат разходите за демонтаж и монтаж на суперструктура по смисъла на регламента (крановата и др. инфраструктура).

По глава първа „Общи разпоредби“ Чл. 1 от Регламент № 651

* 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 по проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56в 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 бенефициента 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 по 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, проекта не може да бъде финансиран и помощта не се предоставя. За целта УО извършва проверка на доказателства, представени от ДППИ в проекта.

Инфраструктурата, която ще бъде изградена с помощта 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. 56в, 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 или становища от компетентни органи (ИАМА или др.).*

Съгласно чл. 56в, 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. 56в, пар. 3. ДППИ представя доказателства в проекта за включените в дейности и при наличие на такива, които са недопустими те не се включват в безвъзмездната финансова помощ, за което 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 специалните условия за съответната категория помощи, посочени в чл. 56в 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 „ее“ - за помощи за вътрешни пристанища: допустими разходи от 44 милиона евро на проект (или (55 милиона евро на проект във вътрешно пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013); що се отнася до драгирането, проектът се определя като всички драгирания, извършени през една календарна година;

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 брутния й еквивалент може да бъде предварително изчислен.

**Стимулиращ ефект**

За да се докаже стимулиращия 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.

През годините, поради по-ниското си разположение, пристанищен терминал Русе-запад е бил заливан от река Дунав, като са претърпени значителни щети, както за оператора, така и за товародателите му. Наводнението предизвиква спиране на работата за неопределен период и има крайно негативни последици за терминала.

С изграждането на съоръжения за предпазване от заливане при високи води ще се подобрят предлаганите условия на терминал Русе-запад и ще се повиши атрактивността за привличане на нови оператори и товародатели. Ще се обезпечи и сигурност по отношение опазването на наличната техника и инфраструктура. Това ще доведе до по-висок ръст на нарастване на товарооборота и по-кратък срок за достигане ефективния капацитет на пристанищния терминал.

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 горепосоченото ДППИ следва да докаже, че помощта изпълнява изискванията на чл. 6, пар. 3., тъй като изграждане на съоръжения против заливане на пристанищен терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав е необходимо, за да се избегнат значителните комерсиални и инвестиционни/ремонтно-възстановителни загуби в дългосрочен план. Съоръженията следва да не допускат наводнение на територията на терминала при опасност от заливане. Повишеното ниво на безопасност в периода с риск от заливане ще доведе до по-добра ефективност по отношение на пристанищния производствен процес. Ще се елиминират рискови ситуации, при които трябва принудително да се експедират товари и да се демонтира техника от територията на терминала, заплашен от щети. Ще се защитят от повреди челната претоварна техника, товарите на клиентите, както и складове и офис помещения.

***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. 56в от Регламент (ЕС) № 651/2014.

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен по проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56в 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 на Комисията (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 „ее“ 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, 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 срок от 5 работни дни.

***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 (ЕС) № 651/2014 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. 56в, помощите за вътрешни 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 изпълнени ли са условията на пар. 3 относно включването на разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършвани дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури, които не са допустими, а УО да провери.

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.

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

Съгласно пар. 5 интензитетът на помощта не надвишава 100 % от допустимите разходи до размера, предвиден в чл. 4, пат. 1, б. „ее

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 проектът може да попадне в тази група на интензитет. Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират 100% от допустимите разходи.

Интензитетът на помощта не надхвърля 100 % от допустимите разходи, до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква ее).

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 съгласно 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 спазват ли се изискванията на действащото национално и европейско законодателство, а УО да провери.

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 и II от ОРГО, както и на специалните условия за съответната категория помощи, посочени в глава III от регламентa.

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.

Предвид изложените факти, може да се приеме, че финансирането на предвидените в проекта инвестиции с БФП, е предоставяне на **съвместима държавна помощ по отношение на ДППИ в качеството му на бенефициент съгласно чл. 56 в) от  Регламент (ЕС) № 651/2014 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.

## Проект „Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватна ТЕН-Т мрежа, чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол“

**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“.**

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.

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

***Помощ за Предприемач/собственик:***

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

Съгласно чл. 115л на ЗМПВВППРБ, ДППИ е определено за управител на пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на следните пристанища за обществен транспорт: пристанище Бургас, пристанище Варна, пристанище Лом и пристанище Русе. Основните функции на ДППИ са определени в чл. 115м на същия закон, като те включват:

„*т.11. сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност;“*

*„т.12 изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;“*

Предвид анализа на корабите, които посещават българските морски пристанища и изводът, че само незначителна част от тях притежават BWT системи на борда и за да се изпълнят ангажиментите ни по приетата IMO Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и утайки (BWM Convention) е необходимо да бъдат осигурени пристанищни съоръжения за операциите с баластни води. С проекта, ДППИ ще изпълни това задължение на държавата.

***Помощ за Операторите:***

По отношение на възлагане на експлоатацията на системите за пречистване на баластните, доставени, монтирани и въведени в експлоатация по проекта, ДППИ ще проведе открити, публични и недискриминационни процедури за възлагане на обществени поръчки по ЗОП.

Оператори, които ползват подпомаганата инфраструктура, за да предоставят услуги на крайните ползватели, получават предимство, ако използваната инфраструктура им осигурява икономическа облага, която те не биха получили при обичайни условия на пазара. Оценката за държавна помощ при възлагане на експлоатацията на системите за пречистване на баластните води, доставени, монтирани и въведени в експлоатация по проекта на външен оператор зависи от начина на избор на този оператор.

***Помощ за крайните ползватели:***

Крайните потребители на съоръженията за пречистване на баластни води, предмет на проекта ще са операторите на корабите, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт. Достъпът до тези пристанища е на недискриминационна база, като за предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от ДППИ.

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.

Целта на проекта е изграждането на съоръжения на общата техническа инфраструктура за събиране на отпадъци в пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ и в пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост. По този начин ще се допринесе за изпълнение на изискванията на Международната конвенция за контрол и управление на корабните баластни води (и седименти) чрез осигуряване на мобилна система за пречистване на баластни води.

Системата е предназначена за отстраняване на биологични организми и филтрирането на баластни води, за да се предотврати разпространението на вредни водни организми от пренасяните от корабите баластни води и седименти.

Товаренето и разтоварването на баластни води е част от експлоатацията на кораба, за да се поддържа тяхната стабилност, газене и маневреност. Баластните води съдържат биологични видове, които ще бъдат пренесени от корабите до нови дестинации, т.е. до разпространение на инванзивни видове в местните води.

Когато не е възможно пречистване на баластни води в съответствие с изискванията на IMO Правило D2 чрез бордови корабни системи, е необходима система за пречистване на баластни води в пристанището. Системата трябва да пречиства необработените баластни води от кораба, както и да подава баластни води към него в съответствие с разпоредбите на IMO Правило D2 (стандарт за жизнеспособни организми/микроорганизми).

ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) предстои да кандидатства за финансиране на проекта. ДППИ е отговорно за управление на пристанищата Варна и Бургас, където ще бъдат разположени активите, обект на интервенция.

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. В този контекст, активите от инфраструктурата за пречистване на баластни води ще бъдат 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.

В периода на експлоатация оператор на активите обект на интервенция като част от територията и пристанищната инфраструктура (за събиране на отпадъци) в пристанища за обществен транспорт - пристанище Бургас и пристанище Варна е ДППИ. Съгласно чл. 115м, ал. 1, т. 11 от ЗМПВВППРРБ, ДППИ сключва договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

По отношение на възлагане на експлоатацията на системите за пречистване на баластните води, доставени, монтирани и въведени в експлоатация по проекта, ДППИ ще проведе открити, публични и недискриминационни процедури за възлагане на обществени поръчки по ЗОП.

Оператори, които ползват подпомаганата инфраструктура, за да предоставят услуги на крайните ползватели, получават предимство, ако използваната инфраструктура им осигурява икономическа облага, която те не биха получили при обичайни условия на пазара. Оценката за държавна помощ при възлагане на експлоатацията на системите за пречистване на баластните води, доставени, монтирани и въведени в експлоатация по проекта на външен оператор зависи от начина на избор на този оператор.

Крайни потребители - съгласно чл. 103 от ЗМПВВППРБ пристанищата за обществен транспорт са достъпни без ограничение за всички кораби. Крайните потребители на съоръженията за пречистване на баластни води, предмет на проекта ще са операторите на корабите, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт. Достъпът до тези пристанища е на недискриминационна база, като 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 новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ.

Основната цел на проекта е да допринесе за изпълнение на изискванията на Международната конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти, да се подобри опазването на околната среда, чрез намаляване на риска от нерегламентирано изливане на баластни води и да се повиши интереса към българските пристанища, които ще предлагат услуги по преработка на отпадъчни баластни води като така ще спестяват разходи на корабопритежателите за оборудване на корабите.

Международната конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти (BWM Convention, в сила от 08.09.2017 г.) поставя конкретни изисквания към страните по нея. За постигане на целите на Конвенцията се предвижда задължително монтиране на системи за пречистване на баласта на борда на корабите, приемни съоръжения за седименти в кораборемонтните заводи, както и възможност за други мерки, включително осигуряване на пристанищни приемни съоръжения за обработка на баластни води от корабите, ако държавите членки преценят за необходимо, с цел постигане на пълно съответствие с изискванията на BWMC. В този случай пристанищните приемни съоръжения трябва да отговарят на изискванията, определени в BWMC.

На база прогнозите за увеличеното търсене на транспортни услуги с воден транспорт в пристанищата, внедряването на системи за третиране на баластни води на българските пристанища за обществен транспорт Варна и Бургас ще осигури изпълнението на конвенционалните изисквания от страна на Република България, като страна по Конвенцията.

Системите за третиране трябва да бъдат удобни за използване от корабите и да не са причина за необоснаваното им забавяне при посещенията на пристанищата.

Предвид капацитета и оперираните съдове в посочените пристанища – Варна и Бургас се налага изводът, че е необходимо системите да бъдат:

- мобилни, с достатъчен ефективен работен капацитет, да не са с големи размери и да са лесни за използване.

- надеждни, да не са зависими от външно захранване, както и от лоши метеорологични условия, температура и соленост на водата, да не се изисква време за задържане и технологията на пречистване да е достатъчно ефективна.

- сертифицирани съгласно изискванията на Конвенцията.

- разходо-ефективни от гл. т. на оперативните разходи и капиталови инвестиции, които ще са необходими за внедряването на този вид мениджмънт на баластните води.

За подобряване на контрола, облекчаване на местните контролни органи, както и за обмен на информация между заинтересованите страни ще се постигне с надграждането на информационната система за отпадъци, включваща модул за контрол на баластните води.

Предварителното проучване разглежда варианти за внедряване на модулни системи за третиране на баластни води, както следва:

Вариант 1 - Стационарни системи за третиране на баластни води на всички пристанищни терминали част от пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас

Вариант 2 - Системи за третиране на баластни води, разположени върху специализирани баржи

Вариант 3 - Системи за третиране на баластни води (BWMSs) с камиони

Предвидените по проекта дейности обхващат реализиране на система/и за третиране на баластни води, определени на база изготвените разходи за СМР по индикативни стойности и инвестиционните разходи за изграждането на информационна система за контрол и наблюдение на третирането на баластните води (приложима и за трите варианта).

Разходите за активите/съоръженията 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 по 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 ще 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 ДППИ представя доказателства, а УО извършва проверка.

Инфраструктурата, която ще бъде изградена, следва да отговаря на определенията, посочени в т.165, чл. 2, раздел „Помощи за пристанища“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

165. „инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ означава закрепено, плаващо или подвижно пристанищно съоръжение, което може да приема отпадъци от експлоатацията на корабите или остатъци от товари, както е определено в Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Директива 2000/59 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари е отменена. Заместващото законодателство на ЕС е Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 година относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (текст от значение за ЕИП).

Приложение № 4 от Директива (ЕС) 2019/883 дефинира категориите преки и непреки разходи и нетни приходи, свързани с експлоатацията и управлението на пристанищните приемни съоръжения.

Преките оперативни разходи, които възникват в резултат на действителното предаване на отпадъци от кораби, включително разходните позиции включват предоставяне на инфраструктура от пристанищни приемни съоръжения, включително контейнери, цистерни, инструменти за работа, баржи, камиони, приемни съоръжения за отпадъци, инсталации за обработка;

С оглед това и въпреки, че не са трайно прикрепени съоръжения, вписващи се в дефиницията за пристанищна инфраструктура, баржите и специализираните моторни превозни средства (камиони) за третиране на баластни води, по същество представляват подвижно пристанищно съоръжение за приемане на отпадъци от експлоатация на кораби и могат да бъдат допустими по Регламент (ЕС) № 651/2014.

По отношение на Информационната системата за контрол на баластните води в ПИП се посочва, че тя следва да бъде проектирана като надграждане на информационната система за отпадъци с „Модул за контрол на баластните води“ и ще подлежи на интеграция с Националния център за електронен документооборот в морския транспорт (НЦЕДМТ).

Доколкото се касае за надграждане на елемент от последната, която е аргументирана като несъставляваща икономическа дейност, поради неделимост от упражняването на властническите правомощия и предвид че режимът на финансиране за НЦЕДМТ е извън обхвата на ЗДП и чл. 107, параграф 1 от ДФЕС, УО би следвало да:

-предвиди в условията за кандидатстване обосновка аналогична с вече приложената по проекта за основната система за този елемент от ПИП.

-разходите заложени във всички варианти на ПИП за информационната система не следва да са част от разходите за инфраструктурата за събиране на отпадъци (2 916 667 лв.).

ДППИ представя доказателства за обхвата на проекта и съответствието на предвижданите в него дейности с посочените определения, а УО извършва проверка.

Съгласно чл. 56б, пар. 3. не са допустими разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършвани 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.

Съгласно общата стойност в таблица 12, стр. 68 от предпроектното проучване инвестиционните разходи по варианти, в лева са както следва:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Вариант 1** | **Вариант 2** | **Вариант 3** |
| **Брутна стойност**  **общо лв.** | **314 913 416** | **19 501 914** | **13 041 345** |

На база на заложените брутни стойности Вариант 1 не е приложим и е извън обхвата на Регламент (ЕС) № 651/2014, тъй като стойността му е над прага в чл. 4, параграф 1, буква „дд“. Поради тази причина не следва да бъде разглеждан.

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 брутния й еквивалент може да бъде предварително изчислен.

**Стимулиращ ефект**

За да се докаже стимулиращия 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.

Съгласно 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 не 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, 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 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, а УО извършва проверка.***

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, извършвани 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;

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).

От представените варианти за общата брутна стойност на инвестициите за реализиране на Вариант 2 и Вариант 3 e видно, че стойностите на максималните допустими разходи и при Вариант 2, и Вариант 3 са под левовата равностойност на прага от 22 млн. евро по чл. 56б, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 651/2014.

Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират 100% от допустимите разходи, изчислени съгласно т. 4 от чл. 56б.

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).

Всички недопустими разходи в стойността на проекта следва да се финансират със собствени средства на ДППИ, които не съдържат елемент на помощ.

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.

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, а УО да провери спазват ли се изискванията на действащото национално и европейско законодателство.

Бюджетът на проекта и източниците на финансиране се определят при изготвянето на АРП за проекта.

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, 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.

Предвид изложените факти, може да се приеме, че финансирането на предвидените в проекта инвестиции с БФП, е **предоставяне на съвместима държавна помощ по отношение на ДППИ в качеството му на бенефициент съгласно чл. 56 в) от Регламент (ЕС) № 651/2014**.

## Проект „Стабилизиране на терминал "Западен кей" в Пристанище Лом“

**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. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.**

Целта на проекта е изграждане на новoпроектирана комбинирана конструкция – тръбо-шпунт, която е разположена пред съществуващите съоръжения и изцяло поема натоварванията, без да се разчита на старата деформирана конструкция.

Запазване на експлоатационната годност на пристанищен район Западен кей и повишаване сигурността и безопасността за кейовите претоварни работи.

Основна цел на проекта за “Стабилизиране на терминал "Западен кей" в Пристанище Лом“ е предотвратяване на цялостното разрушаване на кейовата стена и загуба на актив публична държавна собственост, както и извеждане от експлоатация на един от важните райони от пристанищния терминал, който заедно с южния кей е незаливаем от високите водни нива на р. Дунав и гарантира необходимите условия за воден транспорт по коридор Рейнско-Дунавски в българския участък.

Предвижданите за изпълнение строително-монтажни работи за стабилизиране на Западния кей се състоят основно в изграждане на нова комбинирана конструкция от стоманени тръби и шпунт, която ще е разположена пред съществуващата деформирана кейова стена.

След цялостното изграждане на обекта ситуационното разположение и параметри на функционалните зони за пристанищна дейност ще бъдат напълно възстановени в съответствие със съществуващия технологичен план на пристанищния терминал – без да се включва възстановяването на суперструктури и др. изброени в чл. 4 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

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 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.

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

**Крайни потребители** на комбинираната конструкция – тръбо-шпунт, 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 по закон и описанието на дейностите по проекта 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**.

От изложената информация е видно, че проектът ще бъде финансиран с публичен ресурс. УО на ПТС 2021-2027 г. има пълен контрол върху разпределението на средствата и определя правилата за това, като ги публикува в насоки за кандидатстване за безвъзмездна финансова помощ.

Бенефициентът ДППИ по проекта, за който предстои да кандидатства за финансиране, няма да се освободи от присъщи за него разходи, които той би направил, ако не се реализира проекта, защото основната цел на проекта е осигуряване на безопасност на пристанищното съоръжение, което е основно задължение на ДППИ. Финансовото положение на ДППИ няма да се подобри, защото таксите, които събира не зависят от условията за безопасност.

ДППИ, като Бенефициент по проекта 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 ПТС, защото ДППИ е определен за допустим такъв по програмата..

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**:

Пристанищен терминал Лом е отдаден на концесия за 35 г. с концесионен договор, и съответно като оператор на пристанищния терминал се явява концесионерът.

С Решение № 49 от 24.01.2013 г. Министерски съвет определя „Порт Инвест“ ЕООД за концесионер на Пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом – публична държавна собственост.

Съгласно т.223 от Известието, оператори които ползват подпомаганата инфраструктура, за да предоставят услуги на крайните ползватели, получават предимство, ако използването на инфраструктурата им осигурява икономическа облага, която те не биха получили при обичайни условия на пазара. Това обикновено важи, ако за правото да експлоатират инфраструктурата те заплащат по-малко от това, което биха платили за сравнима инфраструктура при обичайни условия на пазара. В случая пазарната цена на концесията е определена към 2012 г. и към настоящия момент с реализирането на инвестициите по проекта би могло да се създадат условия за промяна на финансово-икономическия баланс на концесията.

В зоната на терминала, където се предвиждат инвестициите по проекта – Западен кей, предвидената в проекта за изграждане инфраструктура ще замени съществуващата без да се повишават количествените показатели на сега ползваната от концесионера.

Съгласно т. 4 от РМС за откриване на процедурата с допълнително споразумение към концесионния договор при условията и по реда на Закона за концесиите 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.

Инвестиционното проектиране за „изграждането на отделни обекти или подобекти в пристанище за обществен транспорт – държавна собственост“ по смисъла на чл. 112г, ал. 1 ЗМПВВППРБ ще се възложи от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, доколкото съгласно договора за концесия подобен проект не се предвижда да се извършва със средства на концесионера.

Обектът на концесията, в т. ч. и след реализацията на проекта остава собственост на концедента.

Концедентът е собственик на всички подобрения, изградени върху обекта на концесията, в т. ч. и на тези по проекта.

***При реализацията на проекта следва да се държи сметка на правата на страните по концесионният договор.***

Терминалът е подробно описан в Решение № 714 на Министерския съвет от 30.08.2012 г. за откриване на процедура за предоставяне на концесия за услуга, а именно:

1. Пристанищна територия с обща площ 371 129 кв. м.;

2. Пристанищна инфраструктура – публична държавна собственост, съгласно приложение – неразделна част от концесионния договор и

3. Пристанищната инфраструктура, която ще бъде изградена върху територията по т. 1 от концесионера със средства, осигурени от него и на негов риск, при условия и по ред, определени с концесионния договор.

В съответствие с резултатите от проведената открита процедура за избор на концесионер са конкретизирани основните елементи на концесията, най-важните от които:

1. Размер на годишните концесионни плащания, съставени от две части – фиксирана и променлива:

1.1. фиксирана част на годишното концесионно плащане в размер 187 100 лв. без данък върху добавената стойност (ДДС) или 95 663 евро без ДДС;

1.2. променлива част на годишното концесионно плащане в размер, равен на по-голямата от следните две суми, без ДДС:

1.2.1. процент в размер 5 на сто от нарастването на общия размер на нетните приходи от всички дейности за текущата година, свързани с експлоатацията на обекта на концесията, спрямо приетите за базови приходи от 1 857 523 евро, или

1.2.2. коефициент в размер 0,20 евро за тон, умножен по нарастването на годишния товарооборот, спрямо определения за базисен годишен товарооборот в размер 480 000 тона.

Инвестициите за срока на концесията са в размер 22 439 000 лв., които концесионерът се задължава да направи в обекта на концесията, в т. ч. в размер, не по-малък от 6 377 000 лв., за първите 4 години от срока на концесията. Средногодишен пътникопоток на Пристанищен терминал Лом за първите 10 години и за останалия срок на концесията в размер, не по-малък от 1800 пътници. Концесионерът поема задължение и за изпълнение на производствената програма, социалната програма, плана за преходния период, програмата за оперативна дейност и поддържане, организационно-управленския план, програмата за безопасност и сигурност, включени в бизнес предложението му.

При условията на Решение № 714 на Министерския съвет от 2012 г. и направената от „Порт Инвест” ЕООД оферта за участие в откритата процедура на 6 март 2013 г. е сключен и концесионен договор за предоставяне на концесия върху терминала (съотв. на 25.06.2015 г. - Допълнително споразумение № 1 към него).

Предмет на концесията е управлението на услугата от обществен интерес - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 от ЗМПВВППРБ, на риск на концесионера, което включва поддържането в наличност на услугата и осигуряването на непрекъснатост и ниво на качество на предоставяните услуги в съответствие с клаузите на концесионния договор срещу правото на концесионера да експлоатира услугата, като получава приходи от потребителите или от трети лица и управление и поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията.

Допълнителен предмет на концесията е извършването при условия и по ред, определени с концесионния договор или с допълнително споразумение към него, на частични строителни и монтажни работи в съществуващата пристанищна територия и/или в съответствие с предвижданията на актуализиран генерален план за разширение на пристанищния терминал на съпътстващи дейности по чл. 116а, ал. 1 и по смисъла на § 2, т. 34 от Допълнителната разпоредба на ЗМПВВППРб. В инвестиционната програма не са предвидени разходи за извършване на съпътстващи дейности.

Към този момент не е инициирана процедура по чл. 112в от ЗМПВВППРБ за изменение на генералния план на терминала.

Действащ в момента е разработеният през 2001 г. „Генерален план за развитие на пристанище Лом до 2020 г.“ – ситуационен застроителен и парцеларен план, който е одобрен на междуведомствени експертни съвети и утвърден от Министерство на транспорта и съобщенията. За генералния план е изготвен предварителен доклад по ОВОС, одобрен от Министерството на околната среда и водите.

В т. 1.1.2 от Инвестиционната програма (Обвързващото предложение) за периода след четвъртата година до края на срока на концесията (Таблица 2, III) за Западен кей са предвидени 268 000 лв. минимален размер на инвестициите.

Съгласно т. 4 Решение № 714 на Министерския съвет от 2012 г. с допълнително споразумение към концесионния договор при условията и по реда на Закона за концесиите 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.

Реализирането на предвидения проект би оказало своето влияние върху правата и задълженията на страните по концесионния договор, като най-важните от тях са:

•задължението на страните при изпълнението на договора да поддържат икономически баланс на концесията при условията, определени с концесионния договор;

•правото на концедента да изисква изпълнение на задълженията на концесионера, поети с концесионния договор и с инвестиционната програма – неразделна част от договора, поддържането в наличност на услугата е от обществен интерес и осигуряването на непрекъснатост и ниво на качество на предоставяните услуги в съответствие с клаузите на концесионния договор и управление и поддържане в експлоатационна годност на обекта на концесията;

•правото на концесионера на експлоатация на пристанищния терминал чрез извършване на услугите и стопанските дейности и събиране на приходите от тях;

•задължението на концесионера да достигне и поддържа предложения с офертата средногодишен товарооборот за срока на концесията, както и да извърши инвестиции в обекта на концесията в размера и направленията, съгласно инвестиционната програма – неразделна част от концесионния договор, и в съответствие с одобрените от концедента годишни инвестиционни програми, но не по-малко от предвидените по направления в документацията за участие. Въз основа на инвестиционната програма – неразделна част от концесионния договор, концесионерът е длъжен да изработва и представя за одобряване от концедента годишни инвестиционни програми за обекта на концесия в срок до 30 октомври на предходната година, след одобрение от концедента проектите и програмите стават неразделна част от концесионния договор, а концесионерът е длъжен да изпълнява задълженията, произтичащи от тях;

•задължението на концесионера да запази инфраструктурата на терминала в добро експлоатационно състояние, като осъществява за своя сметка необходимите ремонти и реконструкция, за да се гарантира стабилност и сигурност на елементите на инфраструктурата и нормалната им работа, поддържането трябва да осигурява при изтичане на срока на концесията наличие на инфраструктура в добро експлоатационно състояние в съответствие с действащите към момента на прекратяването на концесионния договор изисквания за експлоатационна годност, като се вземе предвид нормалната амортизация за периода на експлоатация.

С оглед на гореизложеното и тъй като Бенефициентът по проекта ДППИ не е страна по концесионния договор би следвало Министерство на транспорта и съобщенията, в качеството му на концедент да изрази становище по отношение на влиянието на инвестиционния проект върху параметрите на концесионния договор и да предприеме действия за създаване на условия за избягване на бъдещи санкции във връзка с евентуално предоставяне на недопустима държавна помощ. В противен случай, съществува риск ЕК да обяви помощта за несъвместима с вътрешния пазар.

**В. Помощ за крайните ползватели**:

Съгласно т. 225 от Съобщение на Европейската комисия – Известие относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, §1 от ДФЕС, ако оператор на инфраструктура е получил държавна помощ или ако неговите ресурси представляват държавни ресурси, той е в състояние да осигури предимство на ползвателите на инфраструктурата /ако те са предприятия/, освен ако инфраструктурата е достъпна за ползвателите по пазарни условия. Следва да се отчете, че определянето на таксите за предоставяните услуги в случая от концесионера, също оказват влияние за икономическия баланс на концесията и същото следва да е обект на преглед.

Крайните ползватели, които са всички оператори на кораби, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт, при равен достъп и еднакви такси, не следва да се разглеждат като получатели на държавна помощ.

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.**

Видно от обхвата на проекта новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ.

Възможност за постигане на съответствие с правилата по държавните помощи на ниво Предприемач/собственик предоставя Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора и по специално чл. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.

Финансирането на проект „Стабилизиране на терминал "Западен кей" в Пристанище Лом“ с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ще се извърши по правилата на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. 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. 56в „Помощи за вътрешни пристанища“.

Помощите за вътрешни 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 член 56в и в глава I и глава II на Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

**По глава първа „Общи разпоредби“** Чл.1 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014

* Съгласно **пар.1**, б. “н“ - 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. 56в 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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 от 17 юни 2014 година и по-конкретно ако:
* Основната икономическа дейност на кандидата попада в:

• сектора на рибарството и аквакултурите, уредени с 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 на Комисията (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 на Комисията (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 чл. 2, пар. 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 наличие на „предприятие в затруднено положение“ по смисъла на чл.2, пар.18 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 на кандидата и 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). Проверката и определянето на „група“ ще се извършва по отношение на предприятие майка и всички негови дъщерни предприятия, като: "предприятие майка" означава предприятие, което контролира едно или повече дъщерни предприятия и съответно „дъщерно предприятие" означава предприятие, което се контролира от предприятие майка, включително дъщерно предприятие на крайно предприятие майка. 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 или общо за групата и Годишен финансов отчет за последните две приключени финансови години /консолидиран – за група предприятия/*. В случай че при проверката на посочения документ бъде установена липса на документи и/или друга нередовност и същите 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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 не бъдат кумулативно спазени.

Съгласно чл. 1, **пар. 5** - Регламент на Комисията (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, проекта не може да бъде финансиран и помощта не се предоставя. За целта УО извършва проверка на обстоятелствата, по представени доказателства в проекта от ДППИ.***

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

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. 56в, 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 или становища от компетентни органи (ИАМА или др.).*

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

***УО няма да финансира разходи, които се отнасят до дейности, забранени съгласно чл. 56в, пар. 3. ДППИ представя доказателства в проекта на включените дейности, и при наличие на разходи, които не са допустими, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършвани дейност в пристанището, офиси или магазини, както и за пристанищни суперструктури същите се изключват от стойността на безвъзмездната финансова помощ, а УО извършва проверка.***

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 на Комисията (ЕС) № 651/2014, както и следните специалните условия за съответната категория помощи, посочени в чл. 56в от посочения регламент.

***При установяване от УО на липса или несъответствие на условията по чл. 3 от Регламент 651/2014 не се предоставя безвъзмездната финансова помощ.***

**Прагове за уведомяване:**

Определяне на допустимите разходи“:, чл.4, пар. 1, б „ее“: за помощи за вътрешни пристанища: допустими разходи от 44 милиона евро на проект (или (55 милиона евро на проект във вътрешно пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013);

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 на Комисията (ЕС) № 651/2014 при евентуално бъдещо кандидатстване за финансиране конкретният бенефицент следва да декларира пред съответния администратор на помощ получената за проекта държавна помощ.

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 брутния 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 съответната 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 на Комисията (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.

***Съгласно гореизложеното може да се приеме, че помощта изпълнава 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

Интензитет на помощта и допустими разходи ще се изчисли в съответствие с чл. 56в от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен за проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56в 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 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 на Комисията (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 на Комисията (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 „ее“ от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

Държавните помощи, освободени от задължението за уведомяване по силата на Регламент на Комисията (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 на Комисията (ЕС) № 651/2014.

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 от 5 работни дни.

***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. 56в от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.***

В изпълнение на членове 9-12 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 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 № 651, 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 в, помощите за вътрешни 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 член 56в 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, извършвани дейности 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.***

Окончателното определяне на интензитета на помощта е свързано с прецизиране на допустимите разходи и съответно може да настъпят промени в размера на допустимите разходи.

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 допустимите разходи.***

Максималният размер на допустимите разходи за помощи за вътрешни пристанища не може да надвишава 44 милиона евро на проект (или 55 милиона евро на проект във вътрешно пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013).

Съгласно пар. 5 интензитетът на помощта не надхвърля 100 % от допустимите разходи до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква ее).

**В случая, след приспадане на евентуално недопустими разходи, размерът на инвестицията отново попада в ограниченията на чл. 4, пар. 1, б. “ее“. Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират 100% от допустимите разходи.**

**В случай, че бъдат идентифицирани разходи като недопустими на етап АРП и АФ, с тяхната стойност следва да се намали размерът на инвестицията за целите на Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.**

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.

По отношение на проекта във връзка с разпоредбите на чл. 56в, пар. 6 и пар. 7 от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014 и посоченото по отношение на Помощ за операторите, е необходимо УО да установи допустимо ли е да се предоставя помощ за пристанищна инфраструктура, отдадена на концесия, и при какви условия. Подобен въпрос е зададен към Комисията в системата State Aid Wiki, предвид което окончателно решение на УО за финансиране на проекта по избрания режим на Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014, би могло да се вземе след получаване на съответния отговор.

Освен това Министерство на транспорта и съобщенията с неговата специализирана администрация следва да извърши анализ за влиянието на проекта върху концесионния договор и необходимо ли е да се предприемат съответни действия.

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 вътрешните са определени в Глава четвърта „ПРИСТАНИЩА“, 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.***

9. За помощи, които не надхвърлят 5,5 милиона евро, максималният размер на помощта може да се определи на равнище 80 % от допустимите разходи като алтернатива за прилагането на метода, посочен в параграфи 4, 5 и 6.

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 Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014, както и на специалните условия за съответната категория помощи, посочени в глава III от Регламент на Комисията (ЕС) № 651/2014.

## „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“

**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“.**

Целта на проекта е да се повиши безопасността в акваторията на пристанище Бургас чрез извършване на СМР по рехабилитация на вълнолома на пристанището, както и да се осигури устойчивост на инвестициите в изграждането на инфраструктурата по време на минали програмни периоди.

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. В този контекст, активите за рехабилитацията на вълнолом в пристанище Бургас ще бъдат 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.

Оператор в периода на експлоатация – Територията и пристанищната инфраструктура в Пристанищен терминал „Бургас – Изток 1“ е публична държавна собственост, предоставена за управление на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ).

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 новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана 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“.

Целта на проекта е да се реконструира и модернизира старият вълнолом на град Бургас, да се повиши безопасността в акваторията на пристанище Бургас, който в следствие на годините е със силно нарушена конструкция, причините за което са силните ветрове, големите морски вълни и нарушената бронировка от изкуствени елементи.

С реализирането на проекта, в който съобразно съществуващото положение на вълнолома като хидротехническо съоръжение се представя и цялостна визия за бъдещото му действие и като зона за обществен достъп.

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.

Предвидените по проекта дейности за рехабилитация на вълнолом, премахване на стар и изграждане на нов вълнобой, както и пешеходна алея със свободен достъп 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, 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 ПТС 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 ПТС 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 ПТС 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 ПТС 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)

## Проект „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/“

**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. 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.

Първоначално е предвидено 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“.

Насоките по процедура BG16M1OP001-4.003 по ОПТТИ са съгласувани от министъра на финансите на 22.08.2023 г., в съответствие с правилата за държавните помощи и предложената мярка за проект **„Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/”** съответства на изискванията на Регламент (ЕС) 651/2014 и съдържа необходимите условия и позовавания за правомерното предоставяне на помощ в режим на групово освобождаване.

На 19.10.2023 г. чрез системата ИСУН от ДППИ е подадено проектно предложение за финансиране на проект „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад“ съгласно насоките по процедура BG16M1OP001-4.003 „Увеличаване на капацитета на българските черноморски пристанища“ по приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020.

След проведена обществена поръчка на 30.10.2023г. ДППИ е сключило договор с избрания изпълнител за възлагане на обществена поръчка с предмет: *Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад*“. Договорът е сключен след подаване на формуляра за кандидатстване за финансиране на проекта, чрез ОПТТИ 2014-2020 г. с цел избрания изпълнител да успее да извърши планираните дейности до 31.12.2023 г. Поради късното откриване на строителната площадка на 04.12.2024г., като до 19.12.2023г. са извършени само подготвителни дейности, а същинските дейности по капиталното драгиране е предвидено да започнат да се изпълняват в началото на месец януари 2024г.

Проектното предложение за финансиране (фаза 1) е оттеглено от бенефициента, поради невъзможност за стартиране и приключване на изпълнението на фаза 1 в рамките на допустимия период на разходите по ОПТТИ, т.е. до 31.12.2023г. Така може да се използва възможността проектът да бъде реализиран и финансиран изцяло от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. без да се налага фазиране. Безвъзмездна помощ по проекта по ОПТТИ не е предоставена и конкретният бенефициент ДППИ е оттеглил с писмо № 10-45-222/19.12.2023г. проектното предложение.

На 15.03.2024г. чрез системата ИСУН от ДППИ е подадено проектно предложение за финансиране на проект „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/” по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027. Обхвата, дейностите, местоположението и стойността на проекта са същите, като на глобалния проект (включващ двете фази), подаден, но неизпълнен- по ОПТТИ. Имената проектите, а именно: „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/ и „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад“ са идентични и се отнасят за едни и същи дейности

**Видно от изложеното по-горе и в съответствие с изискването на чл. 6, т. 2, и чл. 2, т. 23 от Регламент (ЕС) 651/2014) помощта, която ще бъде предоставена съгласно настоящите насоки има стимулиращ ефект, тъй като предложената мярка за проекта е одобрена от Министерството на финансите на 22.08.2023г. и бенефициентът ДП „Пристанищна инфраструктура“ е подал първото писмено заявление за помощ на 19.10.2023г. до УО преди работата по проекта или дейността да е започнала.**

Предоставянето на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. процедура BG16M1OP001-4.003 „Увеличаване на капацитета на българските черноморски пристанища“ и Програма „Транспортна свързаност“ по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ , се изпълнява чрез процедури на директно предоставяне. Процедурата на директно предоставяне е тази, при която проектно предложение може да подаде само кандидат, изрично посочен като конкретен бенефициент в програмата, който може да получи безвъзмездна финансова помощ за изпълнение на дадена дейност.

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 маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад“ 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.

"Оперативна акватория" е част от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб.

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.

Прогнозната стойност на общо допустимите разходи по ОРГО за дейностите по проект „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/” за капитално драгиране възлизат на 70 млн. лв. (седемдесет милиона лева). В тази връзка интензитетът на помощта не надхвърля 90% 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;

Следва да се докаже, че през календарната година, в която попада изпълнението на проекта, ДППИ не е подпомагано за други драгажни дейности.

С оглед спазване на изискването на чл. 4, пар. 1, б „дд“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 конкретният бенефициент следва да декларира пред съответния администратор, че през календарната година, в която се изпълняват дейностите по проекта не е подпомаган за други драгажни дейности.

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 **стимулиращия 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.***

„Започване на работите по проекта“ означава първото от следните събития: започване на строителните работи, свързани с инвестицията, или поемане на първия правнообвързващ ангажимент за поръчка на оборудване или всеки друг ангажимент, който прави инвестицията необратима. Купуването на земя и подготвителните дейности като получаването на разрешителни и провеждането на проучвания на осъществимостта не се считат за започване на работите по проекта. При поглъщания на предприятия „започване на работите по проекта“ означава момента на придобиване на активите, пряко свързани с придобития стопански обект;

Първоначално е предвидено 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“.

Насоките по процедура BG16M1OP001-4.003 по ОПТТИ са съгласувани от министъра на финансите на 22.08.2023г., в съответствие с правилата за държавните помощи и предложената мярка за проект **„Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/”** съответства на изискванията на Регламент (ЕС) 651/2014 и съдържа необходимите условия и позовавания за правомерното предоставяне на помощ в режим на групово освобождаване.

На 19.10.2023 г. чрез системата ИСУН от ДППИ е подадено проектно предложение за финансиране на проект „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад“ съгласно насоките по процедура BG16M1OP001-4.003 „Увеличаване на капацитета на българските черноморски пристанища“ по приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020. Двете имена проекта, а именно: „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/ и „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад“ са идентични и се отнасят за едни и същи дейности.

След проведена обществена поръчка на 30.10.2023г. ДППИ е сключило договор с избрания изпълнител за възлагане на обществена поръчка с предмет: *Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад*“. Договорът е сключен след подаване на формуляра за кандидатстване за финансиране на проекта, чрез ОПТТИ 2014-2020 г. с цел избрания изпълнител да успее да извърши планираните дейности до 31.12.2023 г. Поради късното откриване на строителната площадка на 04.12.2024г., като до 19.12.2023г. са извършени само подготвителни дейности, а същинските дейности по капиталното драгиране е предвидено да започнат да се изпълняват в началото на месец януари 2024г.

Проектното предложение за финансиране (фаза 1) е оттеглено от бенефициента, поради невъзможност за стартиране и приключване на изпълнението на фаза 1 в рамките на допустимия период на разходите по ОПТТИ, т.е. до 31.12.2023 г. Така може да се използва възможността проектът да бъде реализиран и финансиран изцяло от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. без да се налага фазиране. Безвъзмездна помощ по проекта по ОПТТИ не е предоставена и конкретният бенефициент ДППИ е оттеглил с писмо № 10-45-222/19.12.2023г. проектното предложение,

На 15.03.2024г. чрез системата ИСУН от ДППИ е подадено проектно предложение за финансиране на проект **„Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/”** по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027. Обхвата, дейностите, местоположението и стойността на проекта са същите, като на глобалния проект (включващ двете фази), подаден, но неодобрен и неизпълнен- по ОПТТИ.

**Видно от изложеното по-горе и в съответствие с изискването на чл. 6, т. 2 и чл. 2, т. 23 от Регламент (ЕС) 651/2014) помощта, която ще бъде предоставена съгласно настоящите насоки има стимулиращ ефект, тъй като предложената мярка за проекта е одобрена от Министерството на финансите на 22.08.2023г. и бенефициентът ДП „Пристанищна инфраструктура“ е подал първото писмено заявление за помощ на 19.10.2023г. до УО преди работата по проекта или дейността да е започнала.**

За да се докаже стимулиращият 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.

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.

С Решение на МС № 687/25.08.2004г. пристанище Бургас с разширението му е определен за обект с национално значение в качеството му на обект на транспортната техническа инфраструктура. На основание чл. 137, ал. 1, б. „л“, чл. 162, ал. 2 и чл. 168, ал. 2 от ЗУТ и чл. 161, ал. 1 и ал. 2 от Закона за културното наследство за проект „Капитално драгиране - басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/“ е налице общо приложимо нормативно основание за извършване на авторски и строителен надзор и археологическо наблюдение при изпълнение на дейностите по капитално драгиране и съответно същите се считат за допустими по Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 година.

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 драгиране 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 ПТС 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 ПТС 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 ПТС 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 ПТС 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", в рамките на 15 работни дни.](https://webgate.ec.europa.eu/competition/sani2/index.gsp)

Изпълнението на драгажните дейности по проекта е започнало, изпълнявано и приключило през 2024 г.

За обекта са издадени следните разрешения за строеж (РС) и заповеди за допълване на РС:

* Разрешение за строеж № РС-11/ 25.02.2020 г. за обект: „Изграждане на нови кейови стени на Пристанищен терминал „Бургас Запад“, вертикална планировка, техническа инфраструктура и съоръжения и драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране“, влязло в сила на 14.03.2020 г. Строежът е първа категория съгласно чл. 137, ал. 1, т. 1, б. „л“ ЗУТ.
* Заповед №РС-4/12.01.2022 г. за допълване на №РС-11/ 25.02.2020 г. за въвеждане на допълнителни етапи при изграждането на обекта, поради промяна на инвестиционното намерение, породено от технологията на изпълнение на строително-монтажните дейности, влязла в сила на 09.02.2022 г.
* Заповед № РС-6/31.01.2023 г. за допълване на № РС-11/ 25.02.2020 г.  за въвеждане на нови подетапи при изграждането на обекта и обособяване на ЕТАП 1.2 „Драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране на корабно място №28“ с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

С протокол № 1 от 15.02.2024 г. е извършена мобилизация на драгажна техника, с което започва същинската работа по драгирането на обекта. На 14.06.2024 г. е издаден протокол за демобилизиране на драгажна техника. На 21.06.2024 г. **е** подписан Констативен Акт за установяване годността за приемане на строежа по чл.176, ал.1 от ЗУТ (Образец 15). Протоколът за установяване годността за ползване на строежа (образец 16) е подписан на 24.09.2024 г., а разрешението за ползване № СТ-05-506 е издадено на 27.09.2024 г.

## Проект „Ремонтно-възстановителни и укрепителни работи по вълнолом Варна – III етап“

**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: Целта на проекта е да се повиши безопасността в акваторията на пристанище Варна чрез извършване на СМР по рехабилитация на вълнолома на пристанищен терминал Варна-изток, както и да се осигури устойчивост на инвестициите в изграждането на инфраструктурата по време на минали програмни периоди. Третият етап на проекта предвижда укрепване на челната страна на вълнолома чрез насип от фракция с различна големина и защита с 12,5 т. тетраподи. С реализацията на обекта ще се постигне възстановяване на проектните параметри на вълнолома и защита на крайбрежната алея от вълново въздействие и защита на населението.

Основните заинтересовани страни по този проект са:

ДППИ е 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 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. В този контекст, активите за рехабилитация на вълнолома на пристанищен терминал Варна-изток ще бъдат държавна собственост.

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

**Крайни потребители** на новото кейово място, 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 по закон и описанието на дейностите по проекта 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. 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.**

Видно от обхвата на проекта новоизградената пристанищна инфраструктура е свързана с икономическата й употреба, съгласно задълженията на ДППИ по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ. Пристанище Варна-изток 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.

Възможност за постигане на съответствие с правилата по държавните помощи предоставя Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. 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“.

Финансирането на проект „Ремонтно-възстановителни и укрепителни работи по вълнолом Варна – III етап“, с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ще се извърши по правилата на 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“ - проектът попада в допустимите категории помощи.

Съгласно чл. 1, пар. 2, б. “а“ - Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен по процедурата, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014, 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, уредени с 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 комисия, 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 чл. 2, пар. 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 бенефициента 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 или общо за групата и Годишен финансов отчет за последните две приключени финансови години /консолидиран – за група предприятия/. В случай че при проверката на посочения документ бъде установена липса на документи и/или друга нередовност и същите 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 по настоящата процедура 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 доказателства в проекта за изпълнението на това условие.

Важно: при неизпълнение на поне едно от посочените в чл. 1 условия, проекта не може да бъде финансиран и помощта не се предоставя. За целта УО извършва проверка на доказателствени материали, представени 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 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 включват в стойността на безвъзмездната финансова помощ, а УО извършва проверка.

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 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 бенефициент 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 брутния й еквивалент може да бъде предварително изчислен.

**Стимулиращ ефект**

За да се докаже стимулиращия ефект, което е другото задължително условие, Бенефициентът, **в случая ДППИ трябва да е подал писмено заявление за помощ до съответната 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 на Комисията (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 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

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

Общият размер на БФП, който ще бъде предоставен по проекта, ще бъде определен в съответствие с чл. 56б от Регламент (ЕС) № 651/2014, 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 на Комисията (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 на Комисията (ЕС) № 651/2014.

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 срок от 5 работни дни.

***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 (ЕС) № 651/2014 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 6 месеца 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 привежда 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. 56б, 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 член 56б 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, извършвани дейности 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 или драгирането. 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 на представените доказателства в проекта от ДППИ за правилното определяне на допустимите разходи.***

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

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).

***Със средства по ПТС ще се финансират до 80% от допустимите разходи за реализация на проекта. Съгласно предварително представената информация от ДППИ инвестиционното намерение на бенефициента е в размер на 25 000 000,00 лв.***

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 /Варна/, който отговаря на условията по член 107, параграф 3, буква а) от Договора и интензитетът може да се увеличи с 10%, т. е би могло да се приеме, че окончателния интензитет на помощта е 90%. Това означава, че със средства по ПТС може да се финансират до 90% от допустимите разходи, изчислени съобразно разпоредбата на т. 4 от този член и съобразно наличните финансови ресурси по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027. Останалите 10 % от стойността на проекта следва да се финансират със собствени средства на ДППИ.***

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.

С оглед избягване възникването на елемент на помощ при доставка и дейности от външни изпълнители изборът на изпълнителите на дейности по проекта, които са обект на външно възлагане, следва да 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.

9. За помощи, които не надхвърлят 5,5 млн. EUR, максималният размер на помощта може да се определи на равнище 80 % от допустимите разходи като алтернатива за прилагането на метода, посочен в параграфи 4, 5 и 6.

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.

Бюджетът на проекта и източниците на финансиране следва да бъдат включени при разработване на Насоките по ПТС.

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 (ЕС) № 651/2014 .

На етап кандидатстване за БФП е необходимо да се предостави, освен посочените по-горе доказателства в проекта 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.

## Проект „Капитално драгиране за осигуряване на достъп до новоизграждащата се инфраструктура на корабни места № 20А и № 20Б, пристанищен терминал Бургас-изток 2 – етап I“

**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:** След 01.01.2025 г. посредством капитално драгиране[[1]](#footnote-1) за осигуряване на достъп до новоизграждащата се инфраструктура на корабни места № 20А и № 20Б на пристанищен терминал Бургас-изток 2, 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. Удълбочаването на акваторията на корабните места № 20А и № 20Б на пристанищен терминал Бургас-изток 2 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 на пристанищен терминал Бургас-изток 2 да бъдат обработвани кораби с дължина до 180 м, ширина до 32,20 м, газене до 11.5 м и БТ 40 000 т. Реализацията на проекта ще допринесе за осигуряване на енергийна независимост на Република България чрез диверсификация на източниците на доставка на петролни продукти. Проектът ще благоприятства за увеличаване на инфраструктурния капацитет на нови експортни коридори като предостави възможност за по-лесно достигане на товари до нови дестинации чрез връзките на пристанището. Основната част на пристанище Бургас има отлична връзка с най-важните транспортни инфраструктури в България и това ще позволи бърз достъп до основните икономически и промишлени центрове.

Предоставянето на безвъзмездна финансова помощ по Програма „Транспортна свързаност“ по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ , се изпълнява чрез процедури на директно предоставяне. Процедурата на директно предоставяне е тази, при която проектно предложение може да подаде само кандидат, изрично посочен като конкретен бенефициент в програмата, който може да получи безвъзмездна финансова помощ за изпълнение на дадена дейност.

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 № 20А и № 20Б на пристанищен терминал Бургас-изток 2 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 11,5 м и БТ 40 000 т.

Чрез завършване удълбочаването на акваторията на корабните места на терминали в пристанище Бургас ще се позволи безопасно влизане на по-големи кораби. 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 за осигуряване на достъп до новоизграждащата се инфраструктура на корабни места № 20А и № 20Б, пристанищен терминал Бургас-изток 2 – етап I“ 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 № 20А и № 20Б 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“.

Определение за капитално драгиране се съдържа в чл.2, т. 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата, което е както следва:

„драгиране“ означава отстраняване на пясъка, седимента или други вещества от дъното на водните пътища за достъп до пристанището, в рамките на пристанищната зона, която попада в компетентността на управителния орган на пристанището, включително изхвърлянето на отстранените материали, с цел да се осигури на плавателните съдове достъп до пристанището; то включва както **първоначалното отстраняване (капитално драгиране)**, така и поддържащото драгиране, извършвано с цел поддържане на водните пътища достъпни, като същевременно не представлява пристанищна услуга, предоставена на ползвателите;

Предвиденото финансиране по проекта включва първоначално отстраняване на седименти (капитално драгиране), съгласно определението в Регламента в съответствие с получено по електронна поща потвърждение от ДППИ, което следва да се потвърди/докаже от конкретния бенефициент и при подаване на формуляра за кандидатстване за проекта.

В чл. 115м, ал. 1, т. 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ) са определени задължения на ДП „Пристанищна инфраструктура“ да поддържа на съществуващите и да изгражда нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения, мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, в пристанищата по чл. 106а.

„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.

"Оперативна акватория" е част от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб.

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.

Предвидените по проекта дейности 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 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;

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;

Следва да се докаже, че през календарната година, в която попада изпълнението на проекта, ДППИ не е подпомагано за други драгажни дейности.

С оглед спазване на изискването на чл. 4, пар. 1, б „дд“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 конкретният бенефициент следва да декларира пред съответния администратор, че през календарната година, в която се изпълняват дейностите по проекта не е подпомаган за други драгажни дейности.

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 **стимулиращия 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.***

„Започване на работите по проекта“ означава първото от следните събития: започване на строителните работи, свързани с инвестицията, или поемане на първия правнообвързващ ангажимент за поръчка на оборудване или всеки друг ангажимент, който прави инвестицията необратима. Купуването на земя и подготвителните дейности като получаването на разрешителни и провеждането на проучвания на осъществимостта не се считат за започване на работите по проекта. При поглъщания на предприятия „започване на работите по проекта“ означава момента на придобиване на активите, пряко свързани с придобития стопански обект;

За да се докаже стимулиращият 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.

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.

С Решение на МС № 687/25.08.2004г. пристанище Бургас с разширението му е определен за обект с национално значение в качеството му на обект на транспортната техническа инфраструктура. На основание чл. 137, ал. 1, б. „л“, чл. 162, ал. 2 и чл. 168, ал. 2 от ЗУТ и чл. 161, ал. 1 и ал. 2 от Закона за културното наследство за проект „Капитално драгиране за осигуряване на достъп до новоизграждащата се инфраструктура на корабни места № 20А и № 20Б, пристанищен терминал Бургас-изток 2 – етап I“ е налице общо приложимо нормативно основание за извършване на авторски и строителен надзор и археологическо наблюдение при изпълнение на дейностите по капитално драгиране и съответно същите се считат за допустими по Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 година.

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 драгиране 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;

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).

***Съгласно предварително представената информация от ДППИ инвестиционното намерение на бенефициента е в размер на 56 000 000,00 лв. Със средства по ПТС към момента на предоставяне на помощта ще се финансират до 30 000 000,00 лв.***

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 ПТС 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 ПТС 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", в рамките на 15 работни дни.](https://webgate.ec.europa.eu/competition/sani2/index.gsp)

## МТС

**Проектът е в съответствие с правилата за държавните помощи по Регламент Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. Предвидените дейности в полза на бенефициента МТС за закупуване на подвижен железопътен състав и използавенто му с възлагане на услуга за обществен превоз на пътници се изпълняват в съответствие с Регламент 1370/2007.**

## Доставка на пет броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака

# Обща информация:

В подготвената версия 2.0 на Програма „Транспортна свързаност“, която е в процес на неформално съгласуване с ЕК е предвидено, по програмата да бъдат закупени 5 броя пътнически електрически мотрисни влакове.

В приоритет 3 по ПТС е предвидено да се добавят към допустимите дейности доставката на пет броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака с посочен конкретен бенефициент по проекта Министерство на траспорта и съобщенията. Закупуването на пътнически електрически мотрисни влакове ще допринесе за развитието на железопътния транспорт в страната, подобряването на безопасността и качеството на услугата. Предвижда се влаковете да бъдат използвани основно по натоварените направления в северна България. Това условие ще бъде предвидено само по отношение на финансираните в Споразумението за партньорство 5 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака в изпълнение на концепцията, застъпена в програмата, a именно приносът в инвестиции за развитието на северна България да е в размер на 50% от общата стойност на ресурсите ѝ.

За установяване дали чрез  БФП  по допустимите дейности  по настоящата процедура ще бъде предоставена  държавна помощ по ПТС, УО е извършил предварителна проверка за наличие на държавни помощи (ДП).

Предвидените дейности в полза на бенефициента МТС за закупуване на подвижен железопътен състав и използавенто му с възлагане на услуга за обществен превоз на пътници се изпълняват в съответствие с Регламент 1370/2007*.*

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

**Бенефициент** - МТС – орган на изпълнителната власт на Република България със 100% финансиране от държавния бюджет. В този контекст, активите за закупуването на 5 броя влака ще бъдат държавна собственост. Министерство на транспорта и съобщенията 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.

В допълнение съгласно чл. 5а от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се използва възможността за придобиване от компетентния орган на подвижния състав, използван за изпълнението на обществената поръчка за услуги, с цел предоставянето му на избрания оператор на обществена услуга по пазарни цени или като част от обществената поръчка за услуги.

**Оператор в периода на експлоатация** – оператор при възлагане на услуга за обществен превоз на пътници изпълнявана в съответствие с Регламент 1370/2007.

Ключова цел на ЕС е железопътният транспорт да се превърне в основа на европейската транспортна система за сухопътни превози, осигуряваща базовите връзки между страните и регионите. В изпълнение на тази цел са предприети редица действия, насочени към преструктуриране на сектора и поставянето му на еднаква пазарна основа с автомобилния транспорт, който е и основният му конкурент. Повишаването на конкурентоспособността на железниците е свързано с няколко ключови реформи, между които отварянето на пазара за повече оператори и засилване на вътрешната конкуренция. Това дава възможност на железопътните компании да разгърнат своята дейност и потенциал и по този начин да се повиши цялостно качеството на предлаганите услуги. Допускането на конкуренти на пазара и насърчаването на конкуренцията между тях има за задача да направи железопътната услуга по-ефективна и отговаряща на нуждите на пътниците.

Съгласно чл. 5, параграф 3 от *Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (Регламент № 1370/2007)*, ако даден компетентен орган прибягва до трето лице, различно от вътрешен оператор, за предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз, той възлага обществени поръчки за услуги въз основа на справедлива, открита, прозрачна и недискриминационна конкурентна тръжна процедура. По този начин разпоредбата ясно установява, че конкурентната тръжна процедура е принципът.

**Крайни потребители –** населението, което ще използва предоставената услуга за превоз на пътници.

Съгласно действащите европейски регламенти и директиви (т.нар. „железопътни пакети“), които целят реформиране на железопътния транспорт и създаване на единно европейско железопътно пространство, Министерство на транспорта и съобщенията е предвидило подвижния състав да бъде държавна собственост и бенефициент по проекта да бъде именно Министерството.

Проектът предвижда закупуване на подвижен железопътен състав и възлагане на услуга за обществен превоз на пътници в съответствие с Регламент 1370/2007. Закупеният подвижен състав, независимо от това, че се предвижда да бъде собственост на държавата, ще бъде предоставен на бъдещия оператор за изпълнение на услугата, което ще представлява част от цялата дейност по предоставяне на услугата и стойността му ще бъде отразена в общата компенсация за обществен превоз на пътници.

1. Разпределяне на активите между операторите**.**
   1. Мотиви за избор на вариант за обособяване на позициите.

Възлагането на задължението за извършване на обществен превоз по отделни направления/лотове e важен елемент от отварянето на пазара и наличието на реална конкуренция между операторите ще доведе до по-добра стойност на публичните средства. По този начин се създава възможност за развитие на конкуренцията в пътническия железопътен транспорт и се осигуряват условия, позволяващи и на други оператори да подадат оферти за участие в процедурата. Скорошни доказателства, събрани от службите на ЕК, по повод 4-ия железопътен пакет (Доклад за оценка на въздействието върху отварянето на железопътния пазар) относно ползите от конкурентното възлагане на регионални пътнически услуги с железопътен транспорт показват, че спестяванията за компетентните органи достигат 20 до 30 % средно, без да се вземат предвид непаричните ползи за качеството на услугата за пътниците. Процедура от такова естество обикновено изисква обемът на обособените позиции да стимулира конкуренцията, което означава, че те трябва да бъдат достатъчно малки, за да позволят на новите участници поне да „тестват“ българския пазар и да ограничат рисковете при навлизане, както и достатъчно големи, за да представляват привлекателен пазар с оглед на значителните разходи за навлизане на пазара.

С оглед на значителния размер на транспортния обем на настоящия договор за обществена услуга (около 20 млн. влак-километри) разделянето на обществената поръчка на повече от една обособена позиция е ключова предпоставка за подаване на конкурентни оферти и следователно за осигуряване на по-голяма стойност за публичните средства. В съответствие с резултатите от пазарното проучване и заявения потенциален интерес са обособени в отделни лотове направленията София – Пловдив – Бургас и София – Горна Оряховица – Варна, които да бъдат предложени чрез недискриминационна процедура като първа стъпка за стимулиране на ефективна конкуренция на пазара и преминаване от монопол към отвореност. На този първи етап от отварянето на пазара за пътнически превози по-голямо разделяне на мрежата не се предлага, тъй като е свързано с риск част от територията на страната и наличната инфраструктура да не бъдат обслужвани, което силно ще наруши правата на потребителите и ще ограничи достъпа до железопътни услуги за част от населението на страната.

* 1. Вариант за обособяване на позициите[[2]](#footnote-2)

В съответствие с чл. 5а от Регламент 1370/2007 на избраните изпълнители ще бъде осигурен достъп до подвижен състав, както следва:

* **Обособена позиция № 1: Железопътна линия София – Пловдив – Бургас**

От закупения подвижен състав съгласно *Договор № Д-30/04.09.2024 г. за доставка на 20 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака,* както и *Допълнително споразумение към него ДС-12/7.11.2024 г.* *за доставка на още 5 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака* и *Договор № Д-4/22.02.2024 за доставка на 9 броя електрически маневрени локомотиви,* на избрания Изпълнител ще бъдат предоставени за изпъленението на възложената услуга за обществен превоз на пътници 3 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака и 1 брой електрически маневрен локомотив за маневри в неелектрифицирани депа. Крайният срок на доставка и регистрация на посочения подвижен състав е 31.08.2026 г., когато се планира да бъде предоставен на Изпълнителя по тази обособена позиция. След изтичане на срока на договора Изпълнителят е длъжен да върне на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може държавата да го предостави на следващия Изпълнител на обществена услуга.

Подвижният железопътен състав, закупен с капиталов трансфер през срока на действие на настоящия договор, описан в *Приложение № 3 към ТС за ОП 1 – Подвижен състав закупен с капиталов трансфер* (2 броя локомотиви и 21 броявагони), при изразяване на желание от страна на избрания Изпълнител, ще бъде предоставен за изпълнение на услугата.

За подвижния железопътен състав, собственост на дружеството – настоящ превозвач, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (3 декември 2009 г.), описан в *Приложение № 4 към ТС за ОП 1 – Подвижен състав, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007* (14 броя локомотиви, 9 броя ЕМВ и 84 броя вагони), в случай на смяна на Изпълнителя, ще бъде предоставена възможност избраният Изпълнител да го закупи или наеме на пазарна цена, не по-ниска от определената от независим оценител.

* **Обособена позиция № 2: Железопътна линия София – Горна Оряховица – Варна**

От закупения подвижен състав съгласно *Договор № Д-30/04.09.2024 г. за доставка на 20 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака,* както и *Допълнително споразумение към него ДС-12/7.11.2024 г. за доставка на още 5 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака* и *Договор № Д-4/22.02.2024 за доставка на 9 броя електрически маневрени локомотиви,* на избрания Изпълнител ще бъдат предоставени за изпъленението на възложената услуга за обществен превоз на пътници 5 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака и 2 броя електрически маневрени локомотиви за маневри в неелектрифицирани депа. Крайният срок на доставка и регистрация на посочения подвижен състав е 31.08.2026 г., когато се планира да бъде предоставен на Изпълнителя по тази обособена позиция. След изтичане на срока на договора, Изпълнителят е длъжен да върне на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може държавата да го предостави на следващия Изпълнител на обществена услуга.

Подвижният железопътен състав, закупен с капиталов трансфер през срока на действие на настоящия договор, описан в *Приложение № 3 от ТС за ОП2 – Подвижен състав закупен с капиталов трансфер* (3 броя локомотиви и 28 броя вагони), при изразяване на желание от страна на избрания Изпълнител, ще бъде предоставен за изпълнение на услугата.

За подвижния железопътен състав, собственост на дружеството – настоящ превозвач, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (3 декември 2009 г.), описан в *Приложение № 4 към ТС за ОП2 – Подвижен състав, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007* (22 броя локомотиви, 10 броя ЕМВ и 84 броя вагони), в случай на смяна на оператора ще бъде предоставена възможност избраният превозвач да го закупи или наеме на пазарна цена, не по-ниска от определената от независим оценител.

* **Обособена позиция № 3: Всички железопътни линии с изключение на железопътните линии София – Пловдив – Бургас и София – Горна Оряховица – Варна**

От закупения подвижен състав съгласно *Договор № Д-30/04.09.2024 г. за доставка на 20 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака,* както и *Допълнително споразумение към него ДС-12/7.11.2024 г. за доставка на още 5 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака* и *Договор № Д-4/22.02.2024 за доставка на 9 броя електрически маневрени локомотиви,* на избрания Изпълнител ще бъдат предоставени безплатно за изпълнението на възложената услуга за обществен превоз на пътници 17 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака и 6 броя електрически маневрени локомотиви за маневри в неелектрифицирани депа. Крайният срок на доставка и регистрация на посочения подвижен състав е 31.08.2026 г., когато се планира да бъде предоставен на Изпълнителя по тази обособена позиция. След изтичане на срока на договора Изпълнителят е длъжен да върне на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може държавата да го предостави на следващия Изпълнител на обществена услуга.

Подвижният железопътен състав, закупен с капиталов трансфер през срока на действие на настоящия договор, съгласно *Приложение № 3 към ТС за ОП 3 – Подвижен състав закупен с капиталов трансфер* (10 броя локомотиви и 57 броя вагони), при изразяване на желание от страна на избрания Изпълнител, ще бъде предоставен за изпълнение на услугата.

За подвижния железопътен състав, собственост на дружеството – настоящ превозвач, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (3 декември 2009 г.), посочен в *Приложение № 4 към ТС за ОП 3 – Подвижен състав, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007* (112 броя локомотиви, 18 броя ЕМВ, 24 броя ДМВ и 353 броя вагони), в случай на смяна на оператора, ще бъде предоставена възможност избраният превозвач да го закупи или наеме на пазарна цена, не по-ниска от определената от независим оценител.

**Във връзка с гореизложеното и предвид заложените инвестиции в програмата за развитието на Северна България 5-те броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака, предвидени за финансиране по ПТС, по *Допълнително споразумение ДС-12/7.11.2024 г.* ще бъдат предоставени за изпълнението на възложената услуга за обществен превоз на пътници на избрания Изпълнител по Обособена позиция № 2: Железопътна линия София – Горна Оряховица – Варна**

Подвижният състав, който ще бъде предоставен на избраните изпълнители за изпълнение на обществената услуга, е определен пропорционално на обема на услугата, която ще се извършва за съответната обособена позиция, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна.

Съгласно Регламент 1370/2007, „компенсация за обществена услуга“ означава каквато и да е облага, в частност финансова, предоставена пряко или непряко от компетентен орган от обществени средства по време на периода на изпълнение на задължение за извършване на обществена услуга или във връзка с този период. В случая предоставеният подвижен състав се явява облага за превозвача и тази облага участва при формирането на размера на компенсацията за услугата.

Предоставянето на средства в съответствие с Регламент 1370/2007 е свързано с компенсиране на нетните разходи и изпълнението на конкретна услуга за обществен превоз на пътници в нейната цялост.

Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците /положителни или отрицателни/ върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги. Последиците се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице ако това задължение не се изпълнява. С оглед изчисляване на нетния финансов ефект компетентният орган се ръководи от следната схема:

Разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги или група задължения за извършване на обществени услуги, наложени от компетентния/те орган/и и съдържащи се в обществена поръчка за услуги и/или в общо правило, минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги, минус тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги, плюс разумна печалба.

С обществените поръчки за услуги се определят механизмите за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите. Тези разходи могат да включват по-специално разходите за персонал, енергия, инфраструктурни такси, поддръжка и ремонт на превозни средства за обществения транспорт, подвижен състав и инсталации, необходими за извършване на услугите за пътнически превоз, както и фиксирани разходи и подходяща възвръщаемост на капитала.

Разходите за поддръжка, могат да бъдат компенсирани в съответствие с Регламент 1370/2007 само доколкото са част от възложената услуга за обществен превоз на пътници и са необходими за нейното изпълнение, и участват при формирането на размера на компенсацията.

Що се отнася до разходите, спазвайки изискванията на Регламент 1370/2007, то те влизат в изчислението на нетния финансов ефект и се балансират с приходите от предоставяните услуги.

Съгласно железопътните пакети и поетите ангажименти по ПВУ за организиране на редовни крайградски превози и превози на дълги разстояния, годишният обем на пътническите превози ще надмине 23 милиона километра, което поражда необходимостта от организиране на открита, прозрачна, достъпна и недискриминационна процедура по избор на нов превозвач за изпълнение на субсидирана и компенсирана пътническа железопътна транспортна услуга за следващите 15 години. Подвижният състав ще бъде ангажимент на възложителя на услугата – МТС.

Предвидено е превозвачът само да използва подвижния състав за срока на договора за обществената услуга, като го предоставя на пътниците – крайни ползватели на помощта. Затова в проекта на договор е предвидено след изтичането му, превозвачът да върне обратно на държавата подвижния състав в състоянието, в което го е получил, отчитайки стандартните нива на амортизация, така че да може той да бъде предоставен на следващия превозвач и т.н. до изтичане на жизнения цикъл на подвижния състав.

Договорът за субсидирана и компенсирана пътническа железопътна транспортна услуга ще се изпълнява при стриктно спазване на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (Регламент (ЕО) № 1370/2007).

Тъй като подвижният състав ще бъде използван за осъществяване на субсидирана и компенсирана обществена услуга, ще приложим разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007. Разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на поддръжка, минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното задължение за извършване на поддръжка, плюс „разумна печалба“, равно на нетен финансов ефект.

Съгласно Приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007, Параграф 6, под „разумна печалба“ трябва да се разбира степен на възвръщаемост на капитала, която е нормална за сектора в дадена държава-членка и отчита риска, или липсата на риск, на който е изложен операторът на обществени услуги вследствие намесата на обществения орган. В сектора за обществен превоз на пътници с железопътен транспорт към настоящия момент има сключен един Договор за обществена услуга с железопътен превозвач, който извършва поддръжката като част от задълженията по договора. Разумната печалба в този договор е в размер на три на сто. Предложеният от участниците в обществената поръчка за доставка и поддръжка на подвижния състав размер на разумна печалба за поддръжка ще бъде част от комплексната оценка на техните оферти. Диапазонът, в който участниците ще могат да направят предложение в техните оферти, ще бъде между нула и пет на сто.

# Оператор - Лицензиране на железопътни предприятия

Лицензирането на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари се извършва в съответствие с изискванията на Закона за железопътния транспорт и Наредба № 42 за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Лицензията е безсрочна и на всеки 5 години се преразглежда за установяване спазването на изискванията по чл. 38 от ЗЖТ. Лицензията се преразглежда и в случаите на преобразуване на железопътния превозвач. До приключване на преразглеждането лицензията запазва своето действие.

Лицензията за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари и/или осигуряване на локомотивна тяга се издава от министъра на транспорта и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице. Лицензията е поименна и не подлежи на преотстъпване.

Лицензиите, издадени за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари на цялата територия на Р България са валидни на територията на Европейския съюз и в Европейското икономическо пространство.

Лицензиите, издадени за извършване на железопътен превоз на пътници и/или товари в отделни части от територията на Р България - регионални линии, са валидни на територията на страната за превози по регионалните линии, включени в обхвата на лицензията.

Процесите при лицензиране и прелицензиране са описани в Ръководства и указания с описание на процеса и изисквания > Процедура за лицензиране и прелицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Всяко лице може да получи от ИА „Железопътна администрация“ информация за процедурата по лицензиране, както и за вида и съдържанието на изисканите документи съгласно Закона за железопътния транспорт и Наредба № 42 за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Лицензия се издава на кандидат, който е изпълнил условията на чл. 38 от Закона за железопътния транспорт и е:

- с добра репутация;

- финансово стабилен;

- професионално компетентен;

- има финансова възможност и декларира готовност да застрахова гражданската си отговорност спрямо пътниците, багажите, товарите, пощата и трети лица в съответствие с действащото законодателство.

# Възлагане на обществена поръчка за доставка на 20 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака:

Министерството на транспорта и съобщенията на 22.07.2024 г. обяви открита процедура № 00042-2024-0011 с предмет „*Доставка на 20 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака, с капацитет от минимум 300 седящи места, поддръжка за срок от 15 години и обучение на персонал*“. Обществената поръчка се финансира с европейски средства от Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България (ST 8091 2022 INIT) и Приложение към него (ST 8091 2022 ADD 1 - NOTE), а именно C8.I1: Железопътен подвижен състав и бюджетни средства.

В резултат на проведената обществена поръчка е сключен договор № Д-30/04.09.2024 г. с изпълнител Консорциумът ШКОДА ТРАНСПОРТЕЙШЪН и ШКОДА ВАГОНКА. В документацията за обществената поръчка е предвидена опция за доставка и поддръжка на допълнителни 5 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влакове за 160 км/ч, с капацитет от минимум 300 седящи места, като предвидените опции за индексация на цената за планова поддръжка и за допълнителни количества за доставка и поддръжка на подвижен състав, не са включени в посоченото финансиране със средства от Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България и същите ще бъдат реализирани при друго осигурено финансиране.

На основание чл. 1, ал. 4 от договор № Д-30/04.09.2024 г. е сключено допълнително споразумение за още 5 броя **едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака, предмет от настоящия проект „Доставка на 20 броя едноетажни нулевоемисионни електрически мотрисни влака, с капацитет от минимум 300 седящи места, поддръжка за срок от 15 години и обучение на персонал“.**

**А. Извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България до 31.12.2025 г. от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД**

Договор № ДР-7/25.06.2009 г. за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, сключен между Министерството на транспорта и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е в сила от 01.01.2010 г. за срок от 15 г., т.е. до 31.12.2024 г.

Удължаването на договора с една година до 31.12.2025 г. е спешна мярка, с цел да не бъде прекъсвано транспортното обслужване на населението в страната, докато се проведе процедурата по възлагане на обществени превозни услуги с железопътен транспорт. С нея ще се осигурят достатъчно време за подготовка на оферти и условия повече оператори да участват в процедурата, за да се гарантира конкурентно възлагане на услугата.

С Решение № 743 от 30 октомври 2024 година Министерския съвет взе решение за удължаване с една година срока на действието на договор № ДР-7/25.06.2009 г. за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, сключен между Министерството на транспорта и „БДЖ-ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, с една година на основание чл. 5, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ, L 315 от 3.12.2007 г.), чл. 54, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт и чл. 5, ал. 7 от Наредбата за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт, приета с Постановление № 311 на Министерския съвет от 2001 г. (обн., ДВ, бр. 2 от 2002 г.; изм. и доп., бр. 96 и 100 от 2006 г., бр. 31 от 2010 г. и бр. 36 от 2022 г.) и поради наличието на непосредствен риск от прекъсване изпълнението на обществената услуга за пътнически превоз с железопътен транспорт.

С Постановление № 410 от 28 ноември 2024 година Министерския съвет за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2024 г. се **о**добряват допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2024 г. за „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в размер на 48 143 000 лв. за субсидии за превоз на пътници по дългосрочен договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България.

В съответствие с Регламент (ЕС) № 1370/2007 **„БДЖ-ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД** получава компенсация за предоставяне на обществена услуга. Съгласно регламента **"такова обезщетение се счита за съвместимо с вътрешния пазар и се освобождава от задължението за предварително уведомяване, предвидено в Чл. 108 (3) от ДФЕС**, в съответствие с Чл. 9 (1).

Задълженията на **„БДЖ-ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД** са ясно определени в договора за обществени превозни услуги, както и обезщетението, получавано от транспортния оператор.

**Б. Извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България след 31.12.2025 г.**

**Избор на превозвач за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт на територията на Република България**

На 19.04.2024 г. на основание чл. 44 от Закона за обществените поръчки (ЗОП) Министерство на транспорта и съобщенията обяви **Покана за пазарна консултация** с която Министерство на транспорта и съобщенията уведомява всички заинтересовани лица, че във връзка с предстоящото възлагане на обществена поръчка с предмет „Избор на превозвач за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт на територията на Република България“ и подготовка на оценка на потенциалното предлагане, кани всички заинтересовани лица да заявят своя потенциален интерес да предлагат пътнически железопътни услуги на територията на Република България чрез услуги с отворен достъп.

1. **Въведение**

През м. април 2022 г. беше приет и одобрен Националният план за възстановяване и устойчивост, чиято основна цел е да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от пандемията COVID-19. В компонент „Транспортна свързаност“ е включена реформа К8Р1 „Стратегическа рамка за транспорта“, която предвижда актуализация на стратегическата рамка на транспортния сектор в следните направления: (1) „Декарбонизация на автомобилния транспорт“, (2) „Подготовка и приоритизиране на инвестициите и резултатите на държавните компании в транспорта“ и (3) „Железопътен транспорт“.

Направление 3: „Железопътен транспорт“ предвижда новият договор за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт да бъде възложен чрез открита, недискриминационна и състезателна процедура. Предвижда се също така обхватът му да бъде определен на базата на пазарна оценка, включваща оценка на търсенето, оценка на това какви услуги биха могли да бъдат предоставени от отворен достъп/търговски оператори за покриване на това идентифицирано търсене (или поне на част от него), оценка на това дали за постигане на целите на политиката за обществения транспорт, може да се използва мярка, която нарушава конкуренцията в по-малка степен от възлагането на договор за обществена услуга за железопътен превоз.

Съгласно изготвената оценка на търсенето на пътнически услуги, до 2040 г. се очаква всички видове пътувания (с цел почивка и с цел бизнес, гостувания при роднини и др.) да нарастват. Едновременно с това, тези процеси ще бъдат съпътствани от спад в общия брой на населението. В резултат на разнопосочното влияние на тези два фактора прогнозата до 2040 г. е за леко нарастване на търсенето на пътнически услуги. Не се очаква сериозно преструктуриране на търсенето на пътнически услуги, тъй като не са налице предпоставки за такова изменение – нито от страна на предлагането на пътнически услуги, нито от гледна точка на инфраструктурата. Може да се очаква, че към 2025 г. ще бъдат превозени 750 млн. пътници от всички видове транспорт, като до 2040 г. този показател ще достигне 790 млн. пътници.

Прогнозата за железопътното пътническо търсене до 2040 г. е съобразена с очакваните темпове на модернизация на железопътния транспорт, с изходните нива на броя превозени пътници и наблюдаваните през последните години тенденции, както и с демографските прогнози за населението, които показват очакван спад на населението. Тенденциите на всеки един от показателите са коригирани с различни коефициенти в зависимост очакваното влияние. Очаква се броят на превозените пътници да нараства при хипотеза за модернизация на железопътния транспорт, но този ръст ще бъде забавен поради прогнозирания спад на населението. Към края на прогнозирания период се очаква годишно да бъдат превозвани малко под 28 млн. пътници, като преобладаващата част от тях ще бъдат вътрешни превози (малко над 25 млн.) и едва 2,6 млн. международни.

Очаква се делът на железопътния транспорт до 2040 г. плавно да нараства, като този темп ще зависи както от предлагането на железопътни услуги, така и от подобренията в железопътната инфраструктура и подобряване на скоростта и качеството на услугите. Темповете на нарастване са бавни, предвид времевия хоризонт и необходимото време за извършване на мащабни инвестиции и модернизация на сектора.

Подробна информация за оценката на потребителското търсене е включена в Приложение „Оценка на търсенето на пътнически железопътни услуги“ към Поканата.

1. **Цел на пазарните консултации**

Целта на пазарните консултации е да се проучи потенциалният интерес на железопътните оператори да предлагат пътнически железопътни услуги на територията на Република България чрез услуги с отворен достъп.

Заинтересованите лица представят информация за планиран обхват на интереса, планиран/и пазарен/и сегмент/и, прогнозен период за стартиране на услугата, прогнозен брой чифт влакове, прогнозен брой на предлаганите пътникоместа средно на влак.

1. **Обхват на пътническите железопътни услуги**
2. Пътнически железопътни услуги по железопътни линии с категория „железопътни магистрали“, съгласно *Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии (приета с ПМС № 293 2001 г., в сила от 1.01.2002 г., изм., бр. 2 от 9.01.2004 г., в сила от 1.01.2004 г., бр. 78 от 30.09.2005 г., в сила от 1.10.2005 г., бр. 96 от 30.11.2005 г., в сила от 1.12.2005 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 24.11.2009 г., бр. 40 от 2.06.2015 г., бр. 53 от 8.07.2022 г., в сила от 8.07.2022 г.)*, както следва:

* Калотина-запад (държавна граница с Република Сърбия) – София – Пловдив –Димитровград – Свиленград (държавни граници с Република Гърция и Република Турция);
* София – Мездра;
* Синдел – Варна;
* Тулово – Дъбово;
* Карнобат – Комунари – Синдел – Варна фериботна;
* Русе (държавната граница с Румъния) – Горна Оряховица – Дъбово;
* Тулово – Стара Загора;
* Михайлово – Димитровград;
* София – Владая – Радомир – Дупница – Кулата (държавната граница с Република Гърция);
* Радомир – Гюешево (държавната граница с Република Северна Македония);
* Мездра юг – Руска Бяла и Мездра – Видин (държавната граница с Румъния);
* Пловдив разпределителна-изток – Стара Загора – Зимница – Карнобат – Бургас.

Железопътните магистрали са железопътни линии или части от тях, които съвпадат с направленията на европейските железопътни коридори, определени с международни договори и споразумения, по които Република България е страна. Железопътните магистрали са двупътни или с повече пътища и са електрифицирани. Пресичанията с други транспортни системи се осъществяват на различни нива.

1. Пътнически железопътни услуги по железопътни линии – Iва категория, съгласно *Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии*, както следва:

* Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел;
* Разделна – Кардам (държавната граница с Румъния);
* Илиянци – Карлово – Тулово;
* Дъбово – Зимница;
* Казичене – Мусачево – Столник;
* Димитровград – Подкова;
* Волуяк – Разменна;
* Пловдив – Филипово – Скутаре;
* Филипово – Карлово;
* Русе разпределителна – Каспичан;
* Самуил – Силистра.

Железопътните линии Iва категория съвпадат с направленията за международни железопътни превози и/или осигуряват транспортни връзки между железопътните магистрали, като ги допълват. Железопътните линии Iва категория са еднопътни или двупътни и са електрифицирани. Пресичанията с други транспортни системи се осъществяват на различни нива.

3. Пътнически железопътни услуги по железопътни линии – IIра категория, съгласно *Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии*, както следва:

* Волуяк – Банкя;
* Септември – Варвара – Добринище;
* Крумово – Асеновград;
* Ясен – Черквица;
* Троян – Левски – Свищов;
* Шумен – Комунари;
* Генерал Тодоров – Петрич;
* Монтана – Берковица;
* Брусарци – Лом;
* Филипово – Съединение;
* Нова Загора – Симеоновград;

Железопътните линии IIра категория са предимно отклоненията от основните железопътни линии, които осигуряват транспортни връзки между населени места и имат предимно регионално значение. Железопътните линии IIра категория са еднопътни и са електрифицирани или неелектрифицирани.

Карта на железопътната мрежа е публикувана на страницата на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ на адрес: <https://www.rail-infra.bg/bg/12>.

Информация за разписанието на услугите, възложени от държавата – пътническите и бързи влакове за 2024 г. е публикувано на следния линк: <https://razpisanie.bdz.bg/bg>, както и в табличен вид на адрес <https://www.bdz.bg/bg/a/proektt-na-grafik-za-dvizhenie-na-vlakovete-za-2024-g-e-publikuvan-za-obshchestveno-obszhdane>.

1. **Заявяване на интерес**

Всеки заинтересован железопътен оператор може да подаде заявление за потенциален интерес за опериране на българския пазар на железопътен превоз на пътници, за:

* всички железопътни линии съгласно т. III„Обхват на пътническите железопътни услуги“;
* отделни линии (маршрути) съгласно т. III„Обхват на пътническите железопътни услуги“.

1. **Изисквания към железопътния оператор**

* всяко българско или чуждестранно физическо или юридическо лице или техни обединения, както и всяко друго образувание, което има право да изпълнява услуга съгласно законодателството на държавата, в която то е установено.
* да притежава Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници, издадена в Република България или в друга държава членка на Европейския съюз, валидна на територията на държавите членки на Европейския съюз, в съответствие с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство и съответното национално законодателство – приложимото за Република България законодателство е Законът за железопътния транспорт и Наредба № 42 от 6.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.
* да притежава единен сертификат за безопасност, съгласно изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт, транспонирана в националното законодателство в Закона за железопътен транспорт и Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт
* да прилага система за управление на качеството, с оглед поддържане на качеството на услугите, съответстваща на стандарт БДС EN ISO 9001:2015 или еквивалент с област на приложение „Извършване на превоз на пътници с железопътен транспорт в международно и вътрешно съобщение“.

При заявен интерес и евентуално последващо участие на българския пазар на пътнически железопътни услуги, преди стартиране на услугите железопътните превозвачи трябва да предоставят застрахователни полици за застраховки на подвижния състав, на багажа и съответно на пътниците, въз основа на които ИА „Железопътна администрация“ ще издаде Приложение за финансово обезпечаване на гражданска отговорност към лицензията. За експлоатирания подвижен железопътен състав, също така трябва да бъде представен сертификат за структура, която отговаря за поддръжката на подвижния железопътен състав/сертификат за лице, отговорно за поддръжка на подвижния железопътен състав.

1. **Индикатори за предоставянето на услугата**

* предоставяне на услугата по редовен график;
* в дългосрочна перспектива максималният целеви (постижим) интензитет на обслужване по линиите варира в зависимост от броя на пътници или натоварването на конкретната линия.

1. **Системи за самообслужване на пътниците, например чрез осигуряване на:**

* получаване на онлайн информация за пътуване (начална интернет страница на оператора, мобилно приложение и т.н.);
* предоставяне на възможност за закупуване на билети онлайн и др.

1. **Персонал, оказващ помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност на гарата и във влака**

Персоналът, оказващ като част от редовните си задължения пряка помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, преминава обучение във връзка с уврежданията, за да знае как да отговори на нуждите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност. Също така целият персонал, работещ на гарата или във влаковете, който пряко обслужва пътниците, следва да премине обучение, в т.ч. и редовни опреснителни курсове за повишаване на осведомеността за нуждите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

1. **Билети**

Продажбата на билети се извършва при условията на Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Маркетинг на билети се извършва поне чрез мобилни приложения, билетни машини и началната страница на оператора. Във всички влакове трябва да има възможност за разплащане с безналични разплащателни средства и валидиране с други електронни носители (напр. електронен билет, смарт карта, баркод, QR и др. в смарт устройство).

В Заявлението за потенциален интерес за опериране на българския пазар на железопътен превоз на пътници, заинтересованите лица представят информация за обхват на планираната услуга, планиран/и пазарен/и сегмент/и, прогнозен период за стартиране на услугата, прогнозен брой чифт влакове, прогнозен брой на предлаганите пътникоместа средно на влак.

**ОБХВАТ НА ИНТЕРЕСА:**

* Железопътен превоз на пътници за всички линии на територията на страната или
* Железопътен превоз на пътници на отделни линии от територията на страната регионални линии

**Планирани пазарни сегменти:**

- Експресни влакове (с минимум първа и втора класа, с резервация на всички места, със средна съобщителна скорост от минимум 80 км/ч, маршрут над 100 км в посока, обслужващи само градове с над 20 000 д. население и/или на кръстопътни гари)

- Бързи влакове (с минимум първа и втора класа, с резервация на всички места, маршрут над 100 км в посока и обслужващи част от гарите и спирките по маршрута)

- Пътнически влакове (с маршрут до 200 км в посока и обслужващи всички гари и спирки по маршрута)

- Крайградски пътнически влакове (с маршрут до 100 км в посока и обслужващи крайградските зони на административно-икономическите центрове)

- Международни влакове (с минимум първа и втора класа, с резервация на всички места, с маршрут, който пресича държавната граница на Република България и обслужващи част от гарите и спирките по маршрута в страната)

- Нощни влакове (с минимум първа и втора класа, с резервация на всички места, предлагащи условия, включващи легла и/или кушети за преспиване, с маршрут над 100 км, който пресича или не пресича държавната граница на Република България и обслужващи част от гарите и спирките по маршрута в страната, с разписание в два последователни календарни дни)

- Други влакове, съгласно описание на заявителя:

# Обществена поръчка за извършване на обществени превозни услуги[[3]](#footnote-3)

1. **Основна цел**

Основната цел на предстоящата обществена поръчка е да се отговори на потребността на обществото от превози с железопътен транспорт, при спазване на предвидените условия в приложимия Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. Това ще се постигне чрез прилагането на принципите на прозрачност, еднакво третиране на конкуриращите се железопътни предприятия и пропорционалност. Като краен резултат от провеждането на процедурата се очаква да бъдат осигурени безопасни, ефективни и висококачествени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт, при отчитане на социалните фактори и на тези, свързани с околната среда и регионалното развитие, както и предлагането на специфични тарифни условия за някои категории пътници.

1. **Обхват на обществената поръчка**

Предмет на обществената поръчка е извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт с бързи (междурегионални) и пътнически (крайградски и регионални) влакове при поемане от съответния превозвач на задължение за превоз и тарифно задължение, включително и превоз на пътници, на които е предоставено право на безплатно или с намалени цени пътуване.

Предвиждаме обществената поръчка да бъде разделена на три обособени позиции, в съответствие с резултатите от изготвената пазарна оценка на железопътния сектор, както следва:

* 1. Обособена позиция № 1: Железопътна линия София – Пловдив – Бургас;
  2. Обособена позиция № 2: Железопътна линия София – Горна Оряховица – Варна и
  3. Обособена позиция № 3: Всички железопътни линии с изключение на железопътните линии София – Пловдив – Бургас и София – Горна Оряховица – Варна.

Възлагането ще се извърши след провеждането на конкурентна тръжна процедура, открита за всички превозвачи, справедлива и съответна на принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация.

1. **Продължителност на договорите –** планираната продължителност на договорите е 8 години, считано от 1 януари 2026 г.

Избраната продължителност на договорите е съобразена с изискванията на член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, както и на чл. 54, ал. 2 от Закона за железопътния транспорт, като е в рамките на ограничението от 15 години за пътническите превози с железопътен транспорт. Избран е балансиран подход, при който продължителността от 8 години е достатъчно дълга, за да се осигури финансова и оперативна сигурност на изпълнителите, както и не прекалено дълга, за да се стимулира конкуренцията и да се позволи бъдещото навлизане на нови участници на пазара на пътнически железопътни услуги.

Ефективната дата на договорите по трите позиции се планира да бъде 1 януари 2026г. Ефективната дата ще бъде предшествана от период на мобилизация, по време на който съответният изпълнител следва да се подготви за започване на обществената превозна услуга. Периодът на мобилизация е времето от подписването на договора по съответната позиция до 1.01.2026 г. Периодът на мобилизация не се предвижда да бъде включен в срока на договора.

Възложителят не планира да извършва авансови плащания към Изпълнителя през периода на мобилизация.

1. **Изключителни права** – не се предвижда предоставяне на изключителни права по обособените позиции.

Изключителното право, както е определено в член 2, буква „е“ от Регламент (ЕО) № 1370/2007, упълномощава оператор на обществена услуга да извършва определени обществени услуги за пътнически превоз по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район, като се изключва всеки друг такъв оператор. Възложителят не планира да го предвиди в условията на обществената поръчка, за да се сведе до минимум възможността за нарушаване на конкуренцията.

1. **Достъп до подвижен състав**

Предвижда се изпълнението на договорите за обществени превозни услуги с железопътен транспорт да бъде осигурено чрез собствен и/или нает подвижен железопътен състав, както и с подвижен състав, предоставен от държавата безплатно.

Подвижният състав, който ще бъде предоставен на избраните изпълнители за изпълнение на обществената услуга, е определен пропорционално на обема на услугата, която ще се извършва за съответната обособена позиция, спрямо обема на обществената услуга за цялата страна.

В съответствие с чл. 5а от Регламент 1370/2007 на избраните изпълнители ще бъде осигурен достъп до подвижен състав, както са посочени в раздел I. Обща информация.

За трите обособени позиции

След доставката на подвижен състав с капиталов трансфер съгласно *Договор № 03-43-218/18.12.2023 г. за доставка и гаранционна поддръжка на 10 броя новопроизведени магистрални електрически локомотиви,* на избрания Изпълнител ще му бъде предоставен за ползване подвижен състав, пропорционално на обема на услугата, която извършва спрямо обема на обществената услуга за цялата страна. Доставката на тяговия подвижен състав по посочения договор следва да бъде реализирана до м. декември 2025 г.

Техническите спецификации включват информация за подвижния състав, закупен с капиталов трансфер през срока на действие на настоящия договор и заподвижния състав, придобит преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007, до който ще бъде осигурен достъп на избраните изпълнители за изпълнение на услугата за съответната обособена позиция.

1. **Достъп до материална база за ремонт, поддържане и експлоатация**

За изпълнение на задължението за превоз, на избрания изпълнител ще бъде осигурен равнопоставен и недискриминационен достъп до материални бази за ремонт, поддържане и експлоатация на подвижния състав, единствено за целите на изпълнението на съответната възложена обществена услуга.

# Компенсиране на задължението за превоз на пътници

В съответствие с принципите, установени в член 4 и член 6 от Регламент 1370/2007, избраните оператори на обществени превозни услуги с железопътен транспорт ще бъдат компенсирани за извършените разходи при изпълнение на услугата, след приспадане на реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръх компенсиране. Това не засяга правото на компетентния орган да включва задължения за извършване на обществени услуги, свързани с установяване на максимални тарифи в обществени поръчки за услуги.

В процедурата ще се установят предварително, по обективен и прозрачен начин, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията.

В член 13. на проекта на договор за обществена услуга е определена субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници.

За изпълнението на услугата държавата, чрез Министерство на транспорта и съобщенията, предоставя на Изпълнителя бюджетни средства под формата на субсидии за компенсиране на задължението за превоз*.* Изпълнителят разработва мотивирана годишна и средносрочна бюджетна прогноза за необходимата субсидия и ги представя на МТСне по-късно от 30 септември на предходната година. МТСможе да иска актуализация на прогнозата при необходимост.

Ежегодно, в хода на бюджетната процедура, МТСпредставя в Министерството на финансите мотивирано предложение за размера на субсидиите за компенсиране на задължението за превоз на пътници за обсъждане и включване в проекта на Закон за държавния бюджет на Република България за съответната година.

Определеният със Закона за държавния бюджет на Република България за съответната година размер на субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници се включва в постановлението на Министерския съвет за изпълнението на държавния бюджет на Република България. При доказана необходимост от допълнителни средства, които не надвишават действителния нетен финансов ефект и финансова възможност на държавния бюджет, такива могат да се отпускат с акт на Министерския съвет на Република България.

Размерът на субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници за съответната година се определя по следната формула:

Нетен финансов ефект = Разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги или група задължения за извършване на обществени услуги, наложени от Възложителя и съдържащи се в обществена поръчка за услуги, минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното/ните задължение/я за извършване на обществени услуги, минус тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги, плюс разумна печалба, равно на нетен финансов ефект.

При изчисляването на субсидията за компенсиране на задължението за превоз разходите се изчисляват съгласно действащите счетоводни правила и стандарти. В разходите за амортизация не се включват амортизационните отчисления за активите, придобити с капиталов трансфер или предоставени от държавата при условията на договора за извършване на обществената превозна услуга със железопътен транспорт. Собственик на подвижния състав закупен с капиталов трансфер ще бъде избрания превозвач. Като в проекта на договор е регламентирано, че Изпълнителят е длъжен да върне на Възложителя превозните средства, които са му били предоставени от него или за които е получил финансови средства от Възложителя за закупуването им. Изпълнителят предоставя обратно подвижния състав безплатно на Възложителя или, по избор на Възложителя, на друг изпълнител, предоставящ услуги за обществен железопътен превоз на пътници. Превозните средства трябва да бъдат предадени в състояние, което съответства на предписаната за тях експлоатационна технология и годност.

В случай че изпълнителят извършва не само субсидирани услуги в изпълнение на задължения за обществени превозни услуги*,* но развива и други дейности, счетоводството за посочените обществени услуги трябва да бъде отделено, така че да отговаря поне на следните условия:

**а.** текущите сметки по всяка една от тези дейности трябва да са отделни и делът на съответните активи, както и фиксираните разходи, трябва да са разпределени в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила;

**б.** всички разходи, свързани с каквато и да е друга дейност на Изпълнителя, не могат при никакви обстоятелства да бъдат начислявани към въпросната обществена услуга;

**в.** разходите за обществените услуги трябва да се уравновесяват с приходите от дейността и плащанията на публичните органи, без никаква възможност за прехвърляне на приходи към друг сектор от дейността на Изпълнителя.

Услугите, излизащи извън договорения обем по договора, но приети от МТС, се включват при изчисляването на субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници (нетния финансов ефект), съгласно този член.

Субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници по този член се изплаща на Изпълнителя от Министерството на транспорта и съобщенията срещу издаден протокол до 15-то число на текущия месец, съгласно утвърдения годишен график.

На всеки три месеца МТСинформира Министерството на финансите за изпълнението на задълженията по договора и за размера на наложените санкции по чл. 17 от Договора. След края на отчетното тримесечие, МТСи Изпълнителят представят на Министерството на финансите следната информация: отчет за приходите и разходите за дейността по изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги за съответното тримесечие*;* размерът на наложените санкции и неустойки за съответното тримесечие или изрична декларация, че такива не са налагани; изчисления на:нетен финансов ефект.

# Контрол на свръхкомпенсация

Контролът по изпълнение на задълженията по договора се осъществява от министъра на транспорта и съобщенията чрез определени от него лица. Лицата, които извършват проверката, имат право да изискват всякакви документи, свързани с предоставяните по договора превозни услуги, както и да изискват всякакви данни, информация и обяснения от служители на Изпълнителя. След представяне на годишния отчет и доклада за изпълнение на услугата за предходната календарна година Възложителят ежегодно назначава независим одитор за проверка на отчета и доклада за съответствие на изплатената годишна субидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници.

Възложителят има право да проверява всички данни, които са от значение за изчисляване размера на субсидиите и компенсациите, доколкото се отнасят до съдържанието на този договор, съответно – да изисква те да бъдат потвърдени от одитора, който проверява годишните отчети на Изпълнителя.

Проектът на договора за обществена услуга подготвян от МТС, част от документацията за обявяване на бъдещата обществена поръчка определя реда и условията за възстановяване на свръхкомпенсациите. Съгласно договора Възложителят, въз основа на констатациите на одитора, уведомява Изпълнителя и Министерството на финансите за изчисления окончателен годишен размер на субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници. Ако в края на годината са предоставени средства, които надвишават размера на субсидията за компенсиране на задължението за превоз, намален със съответните санкции, същите се възстановяват от Изпълнителя в държавния бюджет. За последната година на действие на настоящия договор, средствата по предходното изречение се възстановяват от Изпълнителя в държавния бюджет.

В проекта на договор е предвидено, че на избрания превозвач в случай на предоставяне на капиталови трансфери от страна на българската държава за закупуването на превозни средства Изпълнителят се задължава, без да се засяга действието на други разпоредби в акта за отпускане на компенсациите, да използва превозните средства за срока на договора на територията на Република България само за изпълнение на задълженията по договора. Собственик на подвижния състав закупен с капиталов трансфер ще бъде избрания превозвач. Като в проекта на договор е регламентирано, че Изпълнителят е длъжен да върне на Възложителя превозните средства, които са му били предоставени от него или за които е получил финансови средства от Възложителя за закупуването им. Изпълнителят предоставя обратно подвижния състав безплатно на Възложителя или, по избор на Възложителя, на друг изпълнител, предоставящ услуги за обществен железопътен превоз на пътници. Превозните средства трябва да бъдат предадени в състояние, което съответства на предписаната за тях експлоатационна технология и годност.

Съгласно проекта на договор за обществена услуга:

***„Субсидия за компенсиране на задължението за превоз на пътници“*** означава каквато и да е облага, в частност финансова, предоставена пряко или непряко от компетентен орган на обществени средства по време на периода на изпълнение на задължение за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт или във връзка с този период и включва предоставените средства от държавен орган под формата на компенсация за изпълнение на задължението за превоз.

***„Компенсация*** ***за изпълнението на тарифното задължение за превоз на пътници“*** означава предоставените средства от държавен орган под формата на компенсация за изпълнение на тарифното задължение за превоз на определени с нормативни актове категории пътници, на които е предоставено правото на безплатно или с намалени цени пътуване.

В член 13 от проекта на договор се определя субсидията за компенсиране на задължението за превоз на пътници, като за изпълнението на услугата държавата, чрез Министерство на транспорта и съобщенията, предоставя на Изпълнителя бюджетни средства под формата на субсидии за компенсиране на задължението за превоз на пътници с железопътен транспорт.

В член 14. от проекта на договор са определени компенсациите за средствата за компенсиране на тарифни задължения:

14.1. Компенсацията за изпълнение на тарифно задължение включва компенсацията за безплатни и по намалени цени за пътувания по обособена позиция №., изплащана на Изпълнителя и се предоставя в зависимост от действително извършените услуги.

14.2. Размерът на компенсацията по тарифно задължение за съответната година се определя по следната формула:

Комп. = публичната тарифа за превоз на пътници, включително железопътни карти, всички специални услуги, отстъпки и намаления, посочени в нея,

умножена по нормативно определения процент на намаление, определен с акт на Министерския съвет за определена категория пътници с право на безплатно и при намалени цени пътуване),

умножена по действителния брой извършени пътувания на съответните категории пътници.

14.3. Компенсациите за тарифно задължение се изплащат съгласно разпоредбите на Постановление № 295 на Министерския съвет от 2001 г. за определяне на групите пътници, ползващи право на безплатни и с намалени цени пътувания при превоз с железопътен транспорт, и за определяне размера на намалението, след издаване на фактура.

14.4. Размерът на средствата за компенсиране на намалените приходи (от безплатните и с намалени цени пътувания на учащи се, възрастни граждани, многодетни майки, хора с увреждания, ветерани от войните или други лица, определени с акт на Министерския съвет) на превозвачите, които са сключили договор за обществена превозна услуга и прилагат пътнически тарифи в интерес на една или няколко социални категории лица, се определя със Закона за държавния бюджет за съответната година.

14.5. Заплащането на компенсацията се извършва от Министерството на финансите.

# 3адължения за осигуряване на прозрачност

Текстовете на т. 2.7 от Известие на Комисията относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (2023/C 222/01) обхващат задължението на компетентните органи да гарантират прозрачност при възлагането на обществени поръчки за извършване на услуги преди и след процедурата за възлагане.

Съгласно член 7, параграф 2 поне една година преди публикуването на поканата за участие в търг или преди прякото възлагане на обществена поръчка за услуги компетентните органи публикуват определена информация относно предвижданата поръчка в Официален вестник на Европейския съюз. Задължението за публикуване на тази информация се прилага и когато обществените поръчки за услуги се възлагат съгласно член 5, параграф 1, второ изречение от Регламент (ЕО) № 1370/2007 в съответствие с процедурата, предвидена в директивите за обществените поръчки, въпреки че тези директиви не предвиждат такова публикуване.

Целта на член 7, параграф 2 е, от една страна, да се даде възможност на икономическите оператори да реагират в съответствие с намеренията на компетентния орган, по-специално в съответствие с вида възлагане, към който възнамерява да прибегне (покана за представяне на оферти или пряко възлагане), и от друга страна, да се даде време на икономическите оператори да се подготвят по-добре за поканата за представяне на оферти. В резултат на това непубликуването на информацията съгласно член 7, параграф 2 може да доведе до отмяна на поканата за представяне на оферти, ако липсата на предварителна информация е поставила в значително по-неблагоприятно положение операторите в сравнение с оператора, който понастоящем изпълнява поръчката, и следователно разполага с точни познания за всички нейни характеристики. Такъв пропуск също така ще лиши държавите членки от освобождаването от задължение за уведомяване съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

В член 7, параграф 3 се посочва, че в едногодишен срок от прякото възлагане на обществена поръчка за железопътни услуги компетентните органи публикуват определена информация относно възложената поръчка.

Службите на Комисията са разработили образци и процедури, които позволяват на компетентните органи да изпълняват посочените изисквания за публикуване. С оглед на публикуването на информацията в Официален вестник на Европейския съюз компетентните органи следва да използват специалния инструмент „eNotices“ за попълване и подаване на обявления за публикуване в „Електронния ежедневник за обществени поръчки“ (TED).

Съгласно член 7, параграф 4 при постъпване на искане от заинтересована страна компетентният орган ѝ предоставя мотивите за своето решение за пряко възлагане на обществена поръчка за услуги. Най-малко една година предварително компетентният орган е длъжен да определи своето намерение за пряко възлагане на поръчка, тъй като тази информация трябва да бъде публикувана в Официален вестник на Европейския съюз (член 7, параграф 2, по-специално буква б). Поради това заинтересованите страни разполагат с възможност да формулират въпроси дълго време преди възлагането на обществената поръчка, което трябва да бъде най-малко една година по-късно. С оглед предоставяне на ефективна правна защита, информацията, която се изисква в съответствие с член 7, параграф 4, следва да се предоставя без необосновано забавяне.

Член 7, параграфи 2 и 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 не изискват от компетентния орган да публикува или съобщава на заинтересованите икономически оператори цялата необходима информация, за да могат те да представят достатъчно подробна оферта, която може да бъде предмет на сравнителна оценка, нито да извършват такава сравнителна оценка на всички оферти, които може да са получени след публикуването на тази информация.

# Възстановяване на неправомерна и несъвместима държавна помощ

Съгласно чл. 38, ал. 1 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 приложимите разпоредби на европейското и националното законодателство.

Съгласно чл. 44 от Закона за държавните помощи администраторът на помощ е длъжен да не предоставя нова държавна помощ на предприятие, което не е изпълнило решение на Европейската комисия по чл. 38, ал. 1 и не е възстановило изцяло неправомерна и несъвместима държавна помощ или неправилно използвана държавна помощ.

В случай на влезли в сила изменения на Европейската или националната нормативна уредба или изменение в проектите ще бъде извършена допълнителна оценка на мерките за съответствие с правилата за държавните помощи, а при необходимост и изменение на настоящите Условия за кандидатстване.

* 1. **Български институт по метрология**

**По приоритет 3** с конкретен бенефициент **БИМ** с приложим режим **„непомощ“** –помощ извън обхвата на чл. 107, пар. 1 от ДФЕС се предвижда да се финансират дейности, свързани с изпълнението на публичните функции на БИМ за доставка на оборудване за осигуряване изцяло на метрологична проследимост и контрола на Зарядни станции за електромобили (ЗСЕ) в Република България.

* + 1. **Доставка на оборудване за контрол на зарядните станции за алтернативни горива**

1. **Допустимост по ПТС**

Във версия 2.0 на Програма „Транспортна свързаност“, изпратена за съгласуване на 13.03.25 г. и одобрена от ЕК с Решение C(2025) 3080 е предвидено, по програмата да бъдат финансирани дейности за доставка на оборудване и технически средства за осигуряване на метрологична проследимост и контрола на Зарядни станции за електромобили (ЗСЕ), вкл. чрез създаване на мобилни и стационарни лаборатории.

1. **Предистория и контекст на проекта**

Във връзка с изпълнението на Транспортната стратегия 2050 на Европейския съюз, част от която са и изискванията на регламента, Европейската комисия разработи 2024/0311 (COD) Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2014/32/ЕС по отношение на оборудването за захранване на електрически превозни средства, колонките за сгъстен газ, електромерите, разходомерите за газ и средствата за измерване на термална енергия.

В Закона за измерванията (ЗИ), и подзаконовите нормативни актове по прилагането му е заложено, че за осигуряване на точност и достоверност на измерванията в здравеопазването и на измерванията, свързани с обществената безопасност, защитата на околната среда, държавните и общинските вземания и търговските плащания, се извършва метрологичен контрол (чл. 5, ЗИ).

Правилното измерване на трансфера на енергия между зарядната станция и електрическото превозно средство изисква законов метрологичен контрол, за да се гарантира доверието и защитата на потребителите, точността и достоверността на извършените транзакции. Тъй като въз основа на показанията на ЗСЕ се извършват търговски плащания и се определя размерът на държавни/общински вземания, същите следва да подлежат на метрологичен контрол.

1. **Дейности по проекта**

Концепцията на Българския институт по метрология е чрез проекта, финансиран от ПТС 21-27, да се осигури изцяло метрологичната проследимост и контрол на зарядни станции за електромобили (ЗСЕ) в страната, като се изпълнят следните дейности:

*1*. *Доставка на мобилни и стационарни еталони за ЗСЕ*

1.1. Надграждане на съществуващите еталони на БИМ, чрез доставка на най-високо ниво еталони за постоянен и за променлив ток, с които да се осигури метрологичната проследимост в страната на техническите средства, с които ще се извършват изпитванията и последващите проверки на зарядните станции за електромобили. (Съгласно чл. 17, ЗИ).

1.2. Доставка намобилни лаборатории за осъществяване на последващи проверки на ЗСЕ (периодични или след ремонт), както и извършването на втори етап на първоначалната проверка при монтажа на ЗСЕ на мястото на употреба, които представляват работни еталони за проверка на ЗСЕ интегрирани в електрическа подвижна платформа /електромобил/, които да се използват за осъществяване на контрола на място от една страна, а от друга страна – да се използват като консуматор при осъществяването му (при станции с мощност от най-малко 150 kW за леки автомобили и микробуси). (Съгласно чл.481, Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол към чл. 28, ЗИ).

1.3. Доставка на изпитвателно оборудване за одобряване на типа и първоначална проверка на ЗСЕ.

*2.Строително монтажни работи*

Строително-монтажни работи за привеждане в съответствие с международните изисквания на три стационарни лаборатории на БИМ, предназначени само и единствено за изпълнение на функциите на Института, свързани с осигуряване на проследимост, одобряване на типа, първи етап на първоначална проверка и метрологична експертиза в областта на зарядните станции за електромобили - национална еталонна лаборатория, изпитвателна лаборатория за ЗСЕ, лаборатория за анализ и обслужване на резултатите, както и ремонти на седем броя работни помещения в страната на екипите, които ще осъществяват проверките и работата с еталоните. Преустроените помещения ще се използват единствено за описаната дейност, защото в следствие на преустройството и монтажа на доставеното оборудване по проекта функционално ще служат само за тази дейност.

*3.Софтуерно решение*

Придобиване на софтуерно решение за включване на резултатите от контрола на ЗСЕ в националната мрежа от зарядни точки.

*4. Разработване на методики за калибриране, за изпитване и за контрол на ЗСЕ*

Например:

* Методика за калибриране на изпитвателното оборудване за зарядни станции за електромобили;
* Методика за калибриране на работните еталони за проверка на зарядните станции за електромобили;
* Методика за изпитване на зарядни станции на електромобили;
* Методика за проверка и контрол на зарядни станции за електромобили.

*5. Разработка на нови нормативни документи или актуализация на съществуващи:*

Актуализация на:

1. Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол
2. Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средства за измерване
3. Тарифата за таксите, които се събират от БИМ;

*6. Провеждане на обучения в страната и чужбина на специалисти от БИМ за осигуряване на проследимост и контрол на ЗСЕ.*

*7. Организация и управление на проекта*

1. **Обосновка за приложим режим „непомощ“**

Конкретен бенефициент по настоящата процедура е Българският институт по метрология (БИМ). БИМ е орган на изпълнителната власт, създаден със Закона за измерванията, като част от администрацията на Република България, специализирана за изпълнение на функциите на Закона за измерванията, включващи (чл. 10, ЗИ):

* създаване, съхраняване и усъвършенстване на националните еталони на Република България;
* организиране изграждането и развитието на националната система за сертифицирани сравнителни материали;
* осигуряване проследимост на измерванията в страната;
* осъществяване контрол на средствата за измерване;
* извършване на метрологична експертиза на средствата за измерване;
* подпомагане органите на държавната власт при осъществяване на техните правомощия по въпроси, свързани с измервания;
* провеждане на метрологични изследвания и предоставяне на услуги, свързани с измервания и със средства за измерване, в области от обществен, научен и икономически интерес;
* провеждане на дейности по международно признаване на резултатите от извършваните в Република България измервания.

Осигуряването на метрологична проследимост и контрола на ЗСЕ в страната включва:

1. Създаване, съхраняване и усъвършенстване на еталони от най-високо ниво за ЗСЕ;
2. Одобряване на типа, първоначална проверка и последваща проверка на ЗСЕ;
3. Метрологичната експертиза на ЗСЕ.

Тези публични функции са възложени на БИМ, както следва:

* Съгласно чл. 17, ЗИ, **Българският институт по метрология** чрез Главна дирекция "Национален център по метрология" **създава, съхранява и усъвършенства национални еталони**, като организира или участва в международни сравнения за установяване степента на еквивалентност на националните еталони, осигурява проследимостта на националните еталони до международни еталони или еталони на държави - членки на Конвенцията за метъра, внедрява и поддържа система за управление на качеството, предприема мерки за поддържане проследимостта на измерванията при повреда или унищожаване на национален еталон, предприема мерки за осигуряване проследимостта на измерванията в случаите, когато в страната няма утвърден национален еталон. БИМ разпространява единиците от националните еталони към следващите по точност еталони в страната чрез калибриране. Въпреки че чл. 19, ЗИ, допуска лица, притежаващи еталони, да могат да ги предлагат на председателя на Българския институт по метрология за утвърждаване от Министерския съвет като национални, **действащите международни споразумения и по-специална Ръководство № 2 Версия 1.1 (01/2015) на EURAMET, допускат такъв вариант само в метрологични области, които не са обхванати от Националния метрологичен институт - в случая БИМ развива тази област и чрез проекта само ще я надгради.**
* Съгласно чл. 26., ЗИ, контролът на средствата за измерване се извършва чрез **одобряване на типа, първоначална проверка и последваща проверка**, а когато съответствието на средствата за измерване със съществените изисквания, определени по реда на чл. 7 от Закона за техническите изисквания към продуктите, е оценено и удостоверено, те подлежат само на последващи проверки.
* **Одобряването на типа** се извършва на етапа на производство или при внос на средства за измерване от неодобрен тип за допускане на средствата за измерване до проверка. **Съгласно чл. 31, ЗИ**, **лицата, които произвеждат или внасят средства за измерване, са длъжни да ги заявят в Българския институт по метрология за одобряване на типа**.
* **Първоначална проверка** на средства за измерване от одобрен тип и на средства за измерване, които не подлежат на одобряване на типа, се извършва с цел пускането им на пазара и/или в действие и се удостоверява със знаци за първоначална проверка.
* **Последваща проверка** се извършва периодично или след ремонт на средствата за измерване в употреба и се удостоверява със знаци за последваща проверка.

Съгласно чл. 37, ЗИ, **първоначалните и последващите проверки на средства за измерване се извършват от Българския институт по метрология или от лица, оправомощени от председателя на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор**, като Министерският съвет определя с **наредба средствата за измерване, чиято проверка се извършва от Българския институт по метрология, и средствата за измерване, чиято проверка се извършва от оправомощени лица,** както и реда за оправомощаване на лица за извършване на проверка на средства за измерване (чл. 56, ЗИ).

В изпълнение на изискванията на чл. 56, ЗИ, в Наредбата за реда за оправомощаване на лица за проверка на средства за измерване, които подлежат на метрологичен контрол (Приета с ПМС № 31 от 12.02.2003 г., последно изм. и доп. ДВ. бр.34 от 23 април 2021 г.) са определени онези средства за измерване, за които е възможно оправомощаването на лица за проверка (Приложение № 1 към чл. 2 „Списък на средствата за измерване, за проверката на които се оправомощават лица“). По силата на чл. 2., ал. 2 от наредбата **средствата за измерване, които подлежат на контрол и не са посочени в приложение № 1, се проверяват от Българския институт по метрология. Видно от Приложение №1** „*измервателните системи за оборудване за захранване на електрически превозни средства“ не са допустими за оправомощаване на лица за проверка.*

**В тази връзка, Българският институт по метрология е единствено допустимо лице за осъществяване на тази проверка.**

* **Метрологичната експертиза** е част от метрологичния контрол, която се извършва по искане на физически или юридически лица чрез изследване и определяне състоянието на средството за измерване в употреба, при възникване на спор относно неговите техническите и метрологичните характеристики. Съгласно чл. 57, ЗИ, метрологичната експертиза на средствата за измерване **се извършва от Българския институт по метрология.**

**Съгласно изложеното по-горе, за да изпълни законово възложените му функции по осигуряване на метрологична проследимост, точност и достоверност на резултатите от измерване, БИМ следва да предприеме незабавни действия по отношение на осигуряването на необходимата нормативна и техническа база за осъществяване на метрологичен контрол на зарядни станции за електромобили.**

Като част от държавната администрация БИМ събира такси за административните услуги, които предоставя. Таксите са определени в съответствие с Методиката за определяне на **разходоориентиран** размер на таксите по чл. 7а на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и разходването им (Обн. ДВ. бр.4 от 13 януари 2012 г.). Таксите са оповестени в Тарифа за таксите, които се събират от Българския институт по метрология (Приета с ПМС № 95 от 19.04.2013 г., последно изм. и доп. ДВ. бр.81 от 26 септември 2023 г.). БИМ е второстепенен разпоредител с бюджет, т.е. дейността му се финансира от държавния бюджет, а приходите от дейността му се централизират в държавния бюджет.

Като се взе предвид горното, при извършването на оценката на държавната помощ, считаме, че не са налице елементите „икономическо предимство” и „въздействие върху конкуренцията и търговията“, тъй като функциите на БИМ по отношение осигуряването на проследимост на измерванията в страната на техническите средства, използвани при контрола на електрозарядни станции, както и за извършване на метрологичен контрол на тези средства за измерване – изпитване за одобряване на типа, първоначални и последващи проверки и метрологична експертиза на електрозарядни станции не представляват дейност, която нарушава или застрашава да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия, производството или търговията на определени стоки, или предоставянето на определени услуги, доколкото се засяга търговията между държавите-членки на ЕС. Напротив, финансирането по настоящия проект ще подпомогне по-гладкото функциониране на пазара, като облекчи административната и фискална тежест за потребителите и ще създаде предпоставки за по-бързото и безпроблемно прилагане на Регламент (ЕС) 2023/1804.

Предвид изложеното, подпомагането по процедурата не следва да се разглежда като попадащо в обхвата на чл. 107 § 1 от Договора за функциониране на Европейския съюз и не представлява държавна/минимална помощ. Наред с това, при изпълнението на проекта и при провеждане на процедурите за избор на изпълнител ще бъде прилаган **Закона за обществените поръчки (ЗОП)**, вкл. при избора на изпълнител/и, когато се налага, при дейностите за разработване на методики за метрологично осигуряване на ЗСЕ, разработка на нови нормативни документи или актуализация на съществуващи, организация и управление на проекта, обучения, като ще бъдат зачитани условията за състезателност, прозрачност, недискриминационност и безусловност на тръжни процедури, които гарантират постигането на пазарна цена, определени в т. 89 - т. 96 от Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ (2016/C 262/01).

1. Съгласно чл.2, т. 4 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата [↑](#footnote-ref-1)
2. Представеният вариант за обособяване на позициите e в проект разработен и към момента на изготвяне на настоящата версия на насоките по процедурата (февруари 2025 г.) е в процес на съгласуване с ЕК [↑](#footnote-ref-2)
3. Информацията представена в тази точка е в процес на съгласуване с ЕК. Обществената поръчка предстои да бъде обявена [↑](#footnote-ref-3)