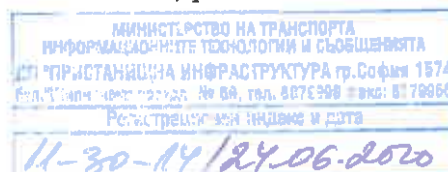




ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ – СОФИЯ

София 1574, бул. „Шипченски проход“ № 69, e-mail: office@bgports.bg, тел.: +359 2 807 9999, факс: +359 2 807 9966



ДО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА

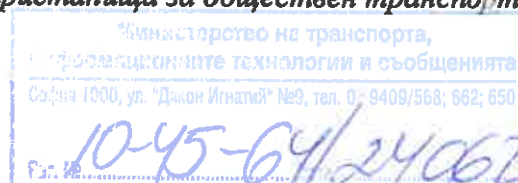
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ „КООРДИНАЦИЯ НА ПРОГРАМИ И ПРОЕКТИ“

И РЪКОВОДИТЕЛ НА УО НА „ОПТТИ 2014 - 2020“

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,

ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

Относно: Бележки и коментари № 2 по проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“



УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ВАСИЛЕВА,

Във връзка с получени в ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) *Бележки и коментари № 2 от Управляващия орган (УО) на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ)* по първия ревизиран вариант на проектно предложение: „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, под регистрационен № BG16M1OP001-4.001-0015 в ИСУН 2020 Ви изпращаме отговори по констатациите от Раздел III. Държавни помощи, както следва:

С писмо с рег. № 10-45-64/21.05.2020 г. са получени методологически бележки до Управляващия орган на ОПТТИ с указания за привеждане на мярката в съответствие с изискванията на ОРГО. Във връзка с указанията на министъра на финансите, от ДППИ се изисква да представи следните документи и информация по изпълнението на проекта:

1. по т. 2 - декларации от ДППИ за получени до момента държавни помощи за същите разходи по проекта, попадащи в обхвата на държавната помощи по чл. 56б и за 56в на ОРГО;

Към настоящото писмо е приложена попълнена и подписана Декларация съгласно Приложение № 3 „Съответствие с основните режими“ към Методическото указание на осигуряване на съответствие с приложимите правила по държавните помощи на Министерството на финансите.

2. по т. 4:

— информация с разяснения на какъв етап на изпълнение са откритите от ДППИ процедури по проекта;

Процедурата с предмет „Изпълнение и внедряване на интегрирана информационна платформа в българските пристанища“ е приключила с Решение № РД- 10-12 от 28.04.2020г. на Генералния директор на ДППИ. По отношение на интегрираната информационна платформа (ИИП), съгл. чл. 115м, ал.1, т. 12 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) ДППИ има задължение за изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система. В този контекст, ДППИ упражнява законов монопол при изграждането и поддържането на информационните системи за контрол на движението и финансирането на компонента ИИП не съдържа държавна помощ.

На основание чл. 115л. ал. 3 от ЗМПВВПРБ, ДППИ е единственият и изключителен управител на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, на който със закон е възложено изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане тази инфраструктура.

Съгласно разяснението по т.17, буква г) от Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС, наблюдението за борба със замърсяването попада в обхвата на дейностите „упражняване на публични правомощия“, за които чл. 107, параграф 1 от ДФЕС не се прилага.

В тази връзка, по отношение изпълнението на частта от проекта за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ИИП, предвид възложените от закона функции на ДППИ, се изключва всякаква възможност за евентуална конкуренция на функцията на изключителен управител на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Дейностите по развитието на тази инфраструктура, включително изграждането и поддържането на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система и внедряване на ИИП, упражнявана от ДППИ по смисъла на ЗМПВВПРБ не се конкурира с други услуги, предвид, че е възложена със закон.

ДППИ е държавно предприятие, образувано на основание чл. 115л. от ЗМПВВПРБ като юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е 100% държавна собственост, също така територията на пристанищата с национално значение е върху земя, която е публична държавна собственост. В тази връзка и подготовката на проекти за изграждане и развитие на пристанищната инфраструктура, включително изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система и внедряване на ИИП, следва също да е върху обекти публична държавна собственост. ДППИ не упражнява възложените му по закона дейности, включително настоящия проект извън територията на Република България.

Предвид, че дейностите по доставка и въвеждането в експлоатация на ИИП са свързани с упражняване на публични правомощия от ДППИ, по силата на разпоредби от ЗМПВВПРБ, във връзка с разяснение по т. 17 от Известието, тези дейности попадат извън обхвата на определения по чл.107, параграф 1 от ДФЕС и съответно цитираната процедура не е обект на тест за държавна помощ по разглежданото проектно предложение.

Процедурата с предмет „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) и съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“ по две обособени позиции“ е приключила с Решение № РД-10-8/ 12.03.2020 г. на Генералния директор на ДППИ, с което обществената поръчка в частта по Обособена позиция № 1 е прекратена. За Обособена позиция № 2 е сключен договор с избрания изпълнител (Договор № ДЕП-3/ 07.04.2020 г.).

Предвид изискването за наличие на стимулиращ ефект на чл. 6 от ОРГО и необходимостта от разяснения в тази връзка, считаме че процедурата за доставка на оборудването не е правнообвързващ ангажимент или такъв, който прави инвестицията необратима поради следните основания:

а) На първо място стартирането на обществена поръчка само по себе си не може да се счита за „започване на работите по проекта“ по смисъла на чл. 2, т. 23 от ОРГО, тъй като дори да е обявена процедурата, не съществува гаранция, че ще завърши с избор на изпълнител - тя би могла да бъде прекратена при наличие на съответните основания за това съгласно ЗОП и ППЗОП (както е в настоящия случай, в частта по Обособена позиция № 1). Наред с това, при избран изпълнител, договор може да не бъде сключен, ако същият не предостави изискуемите по закона документи.

На следващо място, договорът за изпълнение на Обособена позиция № 2 е подписан на 07.04.2020 г., т.е. след като формулярът за кандидатстване е представен за одобрение от УО на ОПТТИ. Дори при наличието на това обстоятелство, не може да се счита, че е налице правнообвързващ ангажимент или такъв, който прави инвестицията необратима, тъй като в

договора възложителят изрично е предвидил, че ако в срок от 3 (три) месеца от подписването не бъде осигурено финансиране за изпълнението на договора, всяка от страните може да поиска прекратяване без предизвестие.

б) ДППИ е бенефициент по Проект № BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, финансиран по ОПТТИ 2014-2020 г., чието изпълнение започна през 2018 г. Част от дейностите по този проект включват разработването на документациите за цитираните по-горе обществени поръчки, както и на формуляра за кандидатстване за финансиране на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“. В този смисъл, възложителят е имал намерение да кандидатства за финансиране още през 2018 г. – далеч преди стартирането на процедурата за доставка и нейното провеждане.

— информация дали с изпълнението на мярката ще бъде изпълнено някое и кое от условията на чл. 6, пар. 3. б) от ОРГО:

„б) във всички други случаи, в които е налице:

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

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

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

Приема се, че помощта има стимулиращ ефект, ако бенефициентът е подал писмено заявление за помощ до съответната държава-членка преди работата по проекта или дейността да е започнала (чл. 6, параграф 2 от ОРГО). Видно от определението по чл. 5, ал.1, т.7 от Закона за държавните помощи, стимулиращият ефект е положителна промяна в поведението и дейността на получателя на помощта, така че той да осъществи съответната дейност, която не би предприел без помощ или би я предприел, но в ограничен обем и по различен начин.

Както е видно от представената информация, ДППИ не е започнало изпълнението на инвестиционния проект и на това основание, проектът отговаря на изискването на чл.6, параграф 2 на ОРГО и има стимулиращ ефект.

За по-детайлна оценка на стимулиращия ефект на помощта се използва ключовият показател от финансовия анализ на инвестиционния проект – Нетна настояща стойност на инвестиция (FNPV/C). Съгласно утвърдената практика се приема, че помощта има стимулиращ ефект, ако FNPV/C е отрицателна стойност.

Резултатните от финансовия анализ, представени в т. 5.7 от Анализ разходи-ползи по проекта демонстрират, че той има отрицателна FNPV/C (-11 558 хил. лв.). Отрицателната нетна настояща стойност показва, че проектът не е финансово устойчив без публичната помощ (финансиране).

Отрицателната Нетна настояща стойност на инвестициите от - 11 558 хил.лв. (което за целите на анализа на държавните помощи се определя като финансов недостиг) за референтния период от 25 години показва, че очакваните дисконтирани нетни приходи от проекта не покриват инвестиционните разходи от проекта. Отрицателната FNPV/C доказва, че проектът не може да бъде изпълнен без публична помощ. В тази връзка публичното финансиране е необходимо за реализацията на проекта и има стимулиращ ефект.

Проектът изпълнява и допълнителното условие по чл. 6, параграф 3, б. б) от ОРГО, а именно:

- съществено нарастване на скоростта на изпълнение на съответния проект или съответната дейност. Бенефициентът е отчетел обстоятелството, че средства по ОПТТИ могат да бъдат изразходвани само в срок до м. декември 2023 г. Имайки предвид също сложността на инвестиционния проект, както и за осигуряване спазването на ЗОП относно сроковете за

провеждане на процедури, е провел обществената поръчка с цел да се избегне забавяне и невъзможност за реализация на дейностите от проекта, в случай че му бъде предоставено финансиране. В този смисъл независимо, че не е поет ангажимент, който прави инвестицията необратима, за започването на реалното изпълнение на проекта, е необходимо единствено отпускането на съвместима държавна помощ с вътрешния пазар. Именно това обосновава, факта, че скоростта за изпълнение на проекта съществено е нарастнала.

В хода на реализация на горепосочения проект за Техническа помощ и при отчитане на обстоятелството, че в ОПТТИ е заложен индикатор „Отпадъци, генерирани от кораби и от товари, обработвани в пристанищата“ се налага изводът, че доставката, монтажът и въвеждането в експлоатацията на ППС в българските пристанища е необходима, пропорционална и ефективна. Също така, проектът ще допринесе за транспониране на европейското законодателство в срок и изпълнението на ангажиментите на България като държава- членка на ЕС, както и за осигуряване съответствие с разпоредбите на международните договори (MARPOL, Белградската конвенция за режима на корабоплаването по р. Дунав и др.)

3. по т. 5 да се предостави информация, как се планират плащанията по елементите на проекта, попадащи в обхвата на държавната помощ чл.56б и чл.56в от ОРГО – изплащане наведнъж или няколко части.

Държавната помощ по проекта ще бъде предявена за верификация от УО на ОПТТИ наведнъж в едно искане за плащане.

4. по т. 7 УО на ОПТТИ е изпратил искане за становище от Изпълнителна Агенция „Морска администрация“ относно съответствието на елементите на доставка на ППС и СПРЕАЗ с понятията за „пристанищна инфраструктура“ и „инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ по ОРГО, което ще ви бъде изпратено в случай, че то поражда необходимост от промяна на обхвата допустимите разходи по проекта.

Във връзка със съответствието на елементите на доставка на ППС и СПРЕАЗ с понятията по ОРГО, изразяваме следното становище:

Законовите дефиниции на Регламента, съдържащи се в разпоредбата на чл. 2 дават следните определения:

т. 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 алтернативни горива и инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;

т. 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/ЕО определя в чл. 2, б. д) като „пристанищни приемни съоръжения“ всички съоръжения, трайно прикрепени, плаващи или подвижни, които могат да послужат за събирането на отпадъци от експлоатацията на кораби или на остатъци от товари.

Разпоредбата на чл. 2 от Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, която отменя Директива 2000/59/ЕО, също съдържа легална дефиниция в т. 6), според която „пристанищно приемно съоръжение“ означава всяко съоръжение, трайно прикрепено, плаващо или подвижно, което може да предоставя услугата за приемане на отпадъците от кораби.

За изпълнението на проекта е предвидена доставката на две категории оборудване:

1) ППС за морски и речни пристанища, които включват ППС комплекти контейнери и стелажи, съответно за:

1.1. речните пристанища (терминали Русе-Изток, Силистра и Лом), като съгласно Техническата спецификация, те са предназначени за всички категории отпадъци – течни и твърди, съгласно препоръките на Дунавската конвенция;

1.2. морските пристанища (Варна и Бургас), като съгласно Техническата спецификация, те са предназначени за отпадъци по Конвенцията MARPOL 73/78, Анекси I и V.

С оглед изложените по-горе определения в ОРГО и Директиви 2000/59 и 2019/883, предвидените ППС представляват подвижни пристанищни съоръжения, служат за събирането на отпадъци от експлоатацията на кораби и могат да предоставят съответната услуга, поради което изцяло попадат в легалните дефиниции на цитираните нормативни актове.

2) СПРЕАЗ – Съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания: съгласно Техническата спецификация два комплекта за нефтоводни и твърди отпадъци, които са снабдени с цялото необходимо съпътстващо оборудване, включващо независимо електрозахранване, средства за събиране на отпадни води и твърди отпадъци, средства за съхранение на замърсени бонове (бонове от лек тип, колектори за събиране на твърди отпадъци, скимъри за събиране на нефтоводни смеси и помпи, лодки, оборудвани за транспорт и за приемане на твърди отпадъци от корабите, пластмасови и метални контейнери за съхранение и транспортиране).

Видно от изложеното, предвидените СПРЕАЗ, които са обект на доставка, представляват подвижни, съответно плаващи пристанищни съоръжения по смисъла на ОРГО и Директиви 2000/59 и 2019/883, освен за използването им в аварийни ситуации, те могат да послужат за събирането на отпадъци от експлоатацията на кораби и могат да предоставят съответната услуга, поради което изцяло съответстват на легалните дефиниции на цитираните нормативни актове.

Наред с горното, обръщаме внимание, че използването на СПРЕАЗ като средства за предоставяне на услугата за събирането на отпадъци от експлоатацията на кораби е утвърдена и широко приложима практика в развитите европейски държави, поради обстоятелството, че инцидентите с разливи са много рядко явление (веднъж на няколко години) и поддръжката на съоръжения изключително и само за борба с разливи и в аварийни ситуации е неефективно, икономически необосновано. В този смисъл, предвидените в проекта подвижни и плаващи съоръжения ще изпълняват основна задача за приемане на отпадъци от корабоплавателната дейност и при възникване на евентуална аварийна ситуация ще се използват и като средство за нейното овладяване.

5. по т.8. - да бъде извършен нов финансов анализ само по отношение на допустимите по ОРГО разходи, а не на база общо допустимите разходи по проекта. В указанието на МФ е обърнато внимание, че съгласно условията на чл. 56б, пар. 4 и чл.56в, пар.4, размерът на помощта не може да надхвърля разликата от между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Предвид бележка по т. 3 от указанията на МФ, следва да се направят два финансови анализа- един за допустимите разходи по чл. 56б и един за допустимите разходи по чл. 56в. При изготвянето на допълнителния финансов анализ, да се вземе предвид определението за „оперативна печалба“ съгласно чл.2, т. 39 от ОРГО.

Приложени към настоящото писмо са два финансови анализа съответно – за допустимите разходи по чл. 56б от ОРГО и по чл. 56в от ОРГО.

6. по т. 9, да се декларира, че всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението, или наемането на подпомаганата пристанищна инфраструктура ще се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа, като няма да зависи по никакъв начин от ограничения свързани със съществуващите към момента пристанищни оператори.

С оглед качеството му на публично предприятие, на което със закон са предоставени специални или изключителни права, възлагането на трети лица на изграждането, модернизацията, управлението, или наемането на подпомаганата пристанищна инфраструктура ще се извършва от ДППИ на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа, в съответствие със

ЗОП, ППЗОП, Закона за държавната собственост и Правилника за прилагането му и разпоредбите на българското законодателство, като няма да зависи по никакъв начин от ограничения свързани със съществуващите към момента пристанищни оператори.

Проектът изпълнява цели от общ интерес и достъпът до всички съоръжения и системи, предмет на доставка и въвеждане в експлоатация, е свободен и общодостъпен при осигуряване на равни условия за всички ползватели на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, което е регламентирано със ЗМПВВППРБ.

Достъпът до пристанищата за пристанищните оператори и за потребителите на пристанищните услуги е свободен, като се осигуряват еднакви условия за всички кораби (чл. 99, ал. 1 и чл. 103 от ЗМПВВППРБ). В допълнение алинея втора на чл. 99 изрично въвежда изискването ППС да са общодостъпни и да се използват по предназначение.

Приложения:

1. Попълнена и подписана Декларация за минимални и държавни помощи за целите на Регламент (ЕС) № 1407/2013 относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis – в оригинал;
2. Справка за получени минимални помощи от Регистъра на минималните помощи към Министерството на финансите, актуална към 23.06.2020 г.;
3. Финансов анализ за допустимите разходи по чл. 56б от ОРГО;
4. Финансов анализ за допустимите разходи по чл. 56в от ОРГО.

С уважение,

Ангел Забуртов
Генерален директор на
ДП „Пристанищна инфраструктура“

