



# **ДОКЛАД** **ОТ АНАЛИЗ ПО ОТНОШЕНИЕ** **НА ПРИЛАГАНЕТО НА** **ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ ЗА** **РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПРОЕКТА**

по договор № ДЕП-27/ 26.10.2018 г. с предмет  
**„ОСИГУРЯВАНЕ НА КОНСУЛТАНТСКИ УСЛУГИ  
НА СТРАТЕГИЧЕСКИ СЪВЕТНИК”**

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“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

## СЪДЪРЖАНИЕ

Списък на съкращенията .....	5
1. Описание на проекта.....	7
а) Общо описание на проекта, включително на етапите предвид, че неговата реализация е разделена (подготовка, изграждане, оборудване и експлоатация).....	7
б) Основни заинтересовани страни и каква е тяхната роля в реализацията на проекта (инвеститор, оператори и крайни ползватели). Защо проекта трябва да бъде изграден от ДППИ?.....	9
б1) инвеститор - ДППИ .....	9
- ППС .....	10
- СПРЕАЗ .....	10
- ИИП .....	10
б2) оператори .....	12
б2.1) Експлоатация на ППС и СПРЕАЗ.....	12
б2.2) Експлоатация на ИИП.....	12
б3) крайни потребители .....	13
в) Бюджет на проекта и източниците на финансиране.....	13
в1) фаза „Подготовка“ .....	14
Общата стойност на посочените по-горе в подточка а) дейности по подготовка на проекта по Договор № ДЕП-27/ 26.10.2018 г. е в размер на 1 144 000.00 лв. без ДДС.....	14
в2) фаза „Изпълнение“ .....	14
в3) фаза „Експлоатация“ .....	1415
г) Представлява ли финансирането на проекта помощ по отношение на доставката и монтажа на ППС за ДППИ или помощ за операторите, за управление на ППС и крайните ползватели? .....	15
г1) Наличие на помощ на ниво управител (инвеститор).....	15
г1.1) доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС .....	15
Предоставяне на публични ресурси от Държавата членка на ЕС .....	1617
Наличие на предимство .....	17
Наличие на селективност (избирателност).....	17
Засягане на търговията и конкуренцията .....	18
г1.2) доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на СПРЕАЗ .....	22
г1.3) доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ИИП.....	24
г2) Наличие на помощ на ниво оператори .....	25

г3) Наличие на помощ на краен потребител .....	26
2. Описание на инвестициите, които ще бъдат реализирани.....	26
2.1. ППС .....	26
2.2. СПРЕАЗ.....	2627
2.3. ИИП .....	27
3. Как се предвижда да се експлоатират ППС, СПРЕАЗ и ИИП от ДППИ или от друг оператор и ако е с оператор.....	2728
а) Как се предвижда да бъде възложена експлоатацията на съоръженията и системите?.....	2728
б) Какви ще бъдат основните задължения на оператора? .....	28
б1) задължения на операторите на ППС.....	28
б2) задължения на операторите на СПРЕАЗ.....	28
б3) задължения на операторите на ИИП .....	2829
в) За какъв период е предвидено да бъде възложена експлоатацията на оператора? .....	29
г) Очакват ли се инвестиции от оператора и ако да, какви и за какво? .....	29
д) Операторът ще се възползва ли от помощта за доставка и монтаж на ППС(включително СПРЕАЗ), как и какви са причините? .....	29
е) Кога се очаква да започне работа оператора? .....	30
ж) Инвестицията за доставката и монтажа на ППС, СПРЕАЗ и ИИП отделена ли е от разходите, свързани с тяхната експлоатация?.....	30
з) Предвижда ли се държавна намеса при инвестициите и разходите свързани с експлоатацията на ППС, СПРЕАЗ, ИИП? .....	30
4. Информация за делът на публичното финансиране при реализацията на проекта. В този контекст .....	3031
а) Проектът обект ли е на одобрение от ГД „Регионална и урбанистична политика“ на ЕК? .....	31
б) Сумата предмет на безвъзмездната финансова помощ по проекта трябва ли да бъде одобрена от компетентен орган, т.е. дали държавата-членка сама решава на кой да бъдат предоставени средствата без намесата на европейски институции? .....	31
5. Какви са икономическите причини държавата да финансира този проект?.....	3132
Съвместимост на държавната помощ с вътрешния пазар на ЕС.....	33
6. По отношение на влиянието на проекта върху конкуренцията и търговията между държавите-членки .....	33
а) Проектът отговаря ли на цели от общ интерес?.....	3334
б) Има ли проекта стимулиращ ефект? .....	3637
в) Достъпът до инфраструктурата ще бъде ли на недискриминационен принцип? .....	3738
в1) достъп на операторите .....	3738

в2) достъп на крайните потребители .....	38
г) Помощта ще бъде ли пропорционална за изпълнение на целите? .....	38
д) С реализацията на проекта ще бъде ли нарушена конкуренцията на пазара? .....	40
е) На територията на Република България има ли доставени и монтирани ППС и СПРЕАЗ. Моля посочете следната информация за тях: местоположение на ППС и СПРЕАЗ; Тип на отпадъците събирани в тези ППС ; собственици /оператори на ППС и СПРЕАЗ, да се изясни дали някои от тези ППС и СПРЕАЗ ще се конкурират с новодоставените и монтирани ППС и СПРЕАЗ по проекта. ....	40
7. Заключение .....	41
8. Законосъобразност на мярката .....	41

## СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

<b>АРП</b>	Анализ разходи и ползи
<b>БУЛРИС</b>	Българска речна информационна система
<b>БФП</b>	Безвъзмездна финансова помощ
<b>ДППИ</b>	Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура
<b>ДФЕС</b>	Договор за функциониране на Европейския съюз
<b>ДЧ</b>	Държава-членка на Европейския съюз
<b>ЕК</b>	Европейска комисия
<b>ЕС</b>	Европейски съюз
<b>ЕФРР</b>	Европейски фонда за регионално развитие
<b>ЗМПВВПРБ</b>	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
<b>ЗДП</b>	Закон за държавните помощи
<b>ИАМА</b>	Изпълнителна агенция „Морска администрация”
<b>ИАПД</b>	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”
<b>Известieto</b>	<u>Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (C/2016/2946 ; OJ C 262, 19.7.2016, р. 1–50)</u>
<b>ИИП</b>	Интегрирана информационна платформа
<b>КФ</b>	Кохезионен фонд
<b>МФ</b>	Министерство на финансите
<b>ОПТИ</b>	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
<b>ОРГО</b>	Общ регламента за групово освобождаване - Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17.06.2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора за функциониране на Европейския съюз (консолидирана версия)

	с измененията по Регламент (ЕС) 2017/1084)
<b>ППОО</b>	План за приемане и обработка на отпадъците
<b>ППС</b>	Пристанищни приемни съоръжения
<b>СПРЕАЗ</b>	Съоръженията за превенция и реагиране при експлоатационни или аварийни замърсявания
<b><u>FNPV/C</u></b>	Финансова нетна настояща стойност на инвестициите
<b>MARPOL 73/78 (МАРПОЛ)</b>	Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., заедно с Протокола към нея, подписан през 1978 г., с всички нейни последващи изменения и допълнения, влезли в сила за Република България.
<b>MSW</b>	Maritime Single Window

## 1. Описание на проекта

*а) Общо описание на проекта, включително на етапите предвид, че неговата реализация е разделена (подготовка, изграждане, оборудване и експлоатация)*

С проекта Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) възнамерява осигури подходящи и екологосъобразни пристанищни приемни съоръжения (ППС), съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) и интегрирана информационна платформа (ИИП) за българските пристанища за обществен транспорт с национално значение в съответствие с изискванията на Директива 2000/59/ЕО<sup>1</sup>, отменена с Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup>, конвенцията **MARPOL 73/78**<sup>3</sup> и „Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава“<sup>4</sup>.

Като цяло изпълнението на проекта е разделено на три фази:

- 1) **фаза „Подготовка“** - подготовка на инвестиционния проект;
- 2) **фаза „Изпълнение“** - доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС, СПРЕАЗ и ИИП;
- 3) **фаза „Експлоатация“** на доставените ППС, СПРЕАЗ от бъдещи оператори, а ИИП от ДППИ;

1) Фазата „Подготовка“ се изпълнява в периода 2018-2019 г. от Стратегически съветник чрез Договор № ДЕП-27/ 26.10.2018 г. по проект № BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, финансиран по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ).

Основните дейности **по подготвителната фаза** на договора включват:

- Актуализация на планове за приемане и обработване на отпадъци в (ППОО) в пристанищата с национално значение;

---

<sup>1</sup> [Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27.11.2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;](#)

<sup>2</sup> [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;](#)

<sup>3</sup> [Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протокол от 1978 г. \(MARPOL 73/78\) и с Протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. \(ратифицирана със закон - ДВ, бр. 94 от 2004 г.\);](#)

<sup>4</sup> ["Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава" \(док. ДК/СЕС 68/10\) на Дунавската Комисия \(ДК\), приет с Постановление на 68-та сесия на ДК \(док. ДК/СЕС 68/16\) от 15 май 2007 г., както е допълнен и изменен\);](#)

- Изготвяне на Анализ „Разходи-ползи“ и Анализ по отношение на прилагането на държавни помощи за реализацията на проекта, в зависимост от избраният вариант за реализация на проекта;

- Оценка на необходимостта от внедряване и развитие на интегрирана информационна платформа (ИИП);

2) Фазата „Изпълнение“ (доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация), **предмет на настоящия анализ**, е предвидена за финансиране по ОПТТИ. Наименованието на фазата по ОПТТИ е определено на „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“.

Целта на инвестиционния проект за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС, СПРЕАЗ и ИИП е привеждане на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение към изискванията на Европейския съюз (ЕС) в областта на защита на околната среда, произтичащи от европейските политики и директиви, както и на международните конвенции и стандарти в областта на водния транспорт. В техническото задание по проекта за подготвителната фаза са идентифицирани следните специфични цели, които трябва да бъдат постигнати като резултат от инвестиционния проект, финансиран по ОПТТИ:

- пълно прилагане в морските пристанища на изискванията на Директива 2000/59/ЕО<sup>1</sup> на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година, относно ППС за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (отменена с Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup>);

- осигуряване на готовност на българските речни пристанища за прилагане на Препоръките на Дунавската комисия по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав<sup>4</sup>, и добрите европейски практики в областта;

- подобряване техническите възможности за реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания в пристанищните акватории;

- развитие и създаване на условия за превенция и намаляване на замърсяванията; предвидимост и безопасност на пристанищната дейност и водния транспорт, чрез разработване на интегрирана информационна платформа.

Основните елементи на предмет на проекта включват:

- за ППС е доставка на **комплекти контейнери и стелажи** за разделно събиране на отпадъци;

- за СПРЕАЗ – доставка на съвременно оборудване - бонове, скимъри, събиращо рамо, работни платформи, както и с достатъчно обеми за съхранение на събрания нефт;

- за ИИП – доставка на хардуер и разработване на софтуер необходими за системата.



Подробна информация за оборудването, предмет на проекта са представени в приложения 1 и 2 към прединвестиционните проучвания.

3) Фазата „Експлоатация“ включва всички дейности, които бъдещите оператори ще изпълняват за нормалната експлоатация на ППС и СПРЕАЗ, както и ДППИ като оператор на ИИП.

След завършване на фаза „Изпълнение“, чрез открита и недискриминационна процедура ще бъдат избрани оператори, на които ще бъде възложена експлоатацията на доставените по проекта ППС и СПРЕАЗ.

ИИП се предвижда да бъде свързана<sup>5</sup> със Системата за управление на отпадъци (СУО) и Националния център за електронен документооборот (Single window), на които ДППИ е оператор по силата на възложените по закон (чл.115м, ал.1, т.5, т.12, т.15 от ЗМПВВППРБ<sup>6</sup>) задължения за осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването, изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система и предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик.

В тази връзка и с цел осигуряване на единен подход и ненарушаване работата на другите две системи за оператор на ИИП е определен ДППИ.

Планираната мярка (*инвестиционния проект като цяло*) е заложена в ОПТТИ, която има за цел развитие на устойчива транспортна система, включително чрез разработване и подобряване на екологосъобразни транспортни системи, които включват модернизация или изграждане на нови пристанищни приемни съоръжения и такива за обработка на отпадъците в българските пристанища с национално значение на р. Дунав и Черно море.

*б) Основни заинтересовани страни и каква е тяхната роля в реализацията на проекта (инвеститор, оператори и крайни ползватели). Защо проекта трябва да бъде изграден от ДППИ?*

#### **б1) инвеститор - ДППИ**

Инвеститор по проекта е ДППИ. Основната причина ДППИ да се ангажира с проекта е, че с разпоредбата на чл. 115л на ЗМПВВППРБ предприятието ДППИ е определено за управител на пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

<sup>5</sup> Виж т.4.2 от Анализа „разходи-ползи“;

<sup>6</sup> [Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България](#);

В това си качество ДППИ е определен за конкретен бенефициент по ОПТТИ на проекти, свързани с развитие на информационни системи в корабоплаването, надграждащи съществуващите и системите в процес на изграждане. Основните функции на ДППИ са определени в чл. 115м на същия закон.

- **ППС**

По отношение на ППС, с проекта ДППИ ще изпълни ангажиментите на държавата-членка (ДЧ) по параграф 1, чл. 4 от Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup> (чл. 4 от отменената Директива 2000/59/ЕО<sup>1</sup>) - **да гарантират**, че са налични подходящи ППС, които да отговорят на нуждите на корабите, използващи обикновено пристанището, без да причиняват неоправдани закъснения за тези кораби. В тази връзка във фаза „Подготовка“ в рамките на Дейност 1 по Договор № ДЕП-27/26.10.2019 г. са изготвени Прединвестиционни проучвания за оценка на нуждите и капацитетите от ППС и СПРЕАЗ за петте пристанища за обществен транспорт с национално значение – Бургас, Варна, Русе, Лом и Видин. В т.4.3 на тези проучвания е извършена оценка на слабости, наличие на подходящи ППС, настоящи и бъдещи нужди и са дадени предложения допълване с нови подходящи ППС, на база на които е определен обхвата на инвестиционния проект, обект на настоящия анализ.

- **СПРЕАЗ**

Съгласно чл.115м, ал (1), т.19 от ЗМПВВППРБ, в предмета на дейност на ДППИ влиза и „поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия“.

В изпълнение на тази разпоредба чрез проекта ДППИ ще осигури СПРЕАЗ на база оценка на необходимостта и начини за внедряване на СПРЕАЗ в, направен в т.4.4 от Прединвестиционните проучвания по проекта за всяко едно от петте пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Доставените мобилни ППС и СПЕАРЗ ще бъдат инсталирани и монтирани на земя, която съгласно чл. 106, ал. е публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица.

- **ИИП**

Необходимостта от внедряване на ИИП е обоснована в Доклад “Анализ на необходимостта от внедряване на ИИП”, изготвен в изпълнение на поддейност 3.1 „ОЦЕНКА/АНАЛИЗ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ВНЕДРЯВАНЕ НА ИИП“. В заключението на доклада се определят изискванията за информационно обезпечаване на следните две основни дейности:

- Управление на отпадъците;
- Превенция и борба срещу замърсяванията от отпадъци.

ИИП ще осигурява контрол и наблюдение на дейностите по управление на отпадъците в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение. Основната цел на предоставяните от ИИП услуги е подобряване на управлението на околната среда в областта на водния транспорт, в частност:

- Подобряване на ефективността на управлението на отпадъците в пристанищата с национално значение
- Пълно прилагане в морските пристанища на изискванията на *Директива 2000/59/ЕО*<sup>1</sup> (отменена с Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup>), относно пристанищните приемни съоръжения (ППС) за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;
- Осигуряване на готовност на българските речни пристанища за прилагане на Препоръките на Дунавската комисия по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав, и добрите европейски практики в областта;
- Подобряване техническите възможности за реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания в пристанищните акватории;
- Развитие и създаване на условия за превенция и намаляване на замърсяванията; предвидимост и безопасност на пристанищната дейност и водния транспорт, чрез разработване на интегрирана информационна платформа.

Както е отбелязано в т. 3.4.2. от Прединвестиционните проучвания по проекта, основните системи, които имат функции, свързани с отделни етапи на процеса на управление на отпадъците, са Single Window системите: **Maritime Single Window (MSW)** за море и **Single Window на БУЛРИС** за река Дунав и **Системата за управление на отпадъци**. Оператор и на трите системи е ДППИ.

Системата за управление на отпадъци (**СУО**) е специализирана система, която осигурява:

- База данни за отпадъците от корабоплавателна дейност в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение, която спомага за проследимостта на процесите по управление на отпадъците в пристанищата и гарантира устойчивост при опазването на околната среда;
- Възможност за акумулиране, обработка и съхранение на данни относно отпадъците, пристанищните приемни съоръжения, съоръженията за третиране на отпадъците и организациите, извършващи тези дейности, за нуждите на изготвянето на статистическа информация, както и за планиране и подобряване на съответствието на Р България с изискванията на *Директива 2000/59/ЕО*<sup>1</sup> (отменена с Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup>) и конвенцията MARPOL 73/78.

СУО е разработена по проект BG161PO004-5.0.01-0087 „Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение“, финансиран от Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. Системата използва

---

*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“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове*

технологии PHP/MySQL и има изградена връзка (чрез изгледи - Views) със системата MSW.

Съгласно информацията от Прединвестиционните проучвания по проекта и АРП, предвижда се ИИП да осигурява връзка между СУО и MSW системите, описани по-горе.

В тази връзка, както и с присъщите за държавата функции, свързани с въвеждането на информационни системи и възложени по ЗМПВВППРБ<sup>6</sup> ДППИ се ангажира да инвестира в разработването и внедряването на ИИП.

## 62) оператори

### 62.1) Експлоатация на ППС и СПРЕАЗ

Експлоатацията на ППС и СПРЕАЗ, които ще бъдат доставени и инсталирани по проекта, ще бъде възложена на **оператори**, които ще бъдат избрани в резултат на провеждането на открита и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на ЗОП.

Доставените мобилни СПРЕАЗ ще бъдат предоставени за съхранение, поддръжка и осигуряване на готовност за действие при аварийни и оперативни замърсявания, на външен оператор, избран в резултат на провеждането на открита и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на ЗОП.

### 62.2) Експлоатация на ИИП

Експлоатацията на ИИП се предвижда да се осъществява от ДППИ.

Предвид, че се предвижда ИИП да осигурява връзка между СУО и MSW системите, описани по-горе, както и присъщите за държавата функции, свързани с въвеждането на информационни системи и възложени на ДППИ по ЗМПВВППРБ<sup>6</sup> е определено ДППИ да бъде оператор, съгласно информацията от Прединвестиционните проучвания по проекта и АРП.

Присъщите за държавата функции, свързани с въвеждането на информационни системи и възложени на ДППИ чл. 115 м, ал.1 от ЗМПВВППРБ:

5. (изм. и доп. - ДВ, бр. 28 от 2013 г.) осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната;

12. (нова - ДВ, бр. 28 от 2013 г.) изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;

13. (нова - ДВ, бр. 98 от 2008 г., предишна т. 12, бр. 28 от 2013 г.) предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност;
14. (нова - ДВ, бр. 98 от 2008 г., предишна т. 13, бр. 28 от 2013 г.) предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб;
15. (нова - ДВ, бр. 71 от 2008 г., предишна т. 12, бр. 98 от 2008 г., предишна т. 14, бр. 28 от 2013 г.) предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик;
17. (нова - ДВ, бр. 71 от 2008 г., в сила от 1.01.2009 г., предишна т. 14, бр. 98 от 2008 г., предишна т. 16, изм. и доп., бр. 28 от 2013 г.) отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на планове за сигурност на пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт с национално значение;

### б3) крайни потребители

Крайните потребители на ППС, предмет на проекта ще са операторите на корабите, посещаващи българските пристанища с национално значение. Достъпът до тези пристанища е на недискриминационна база, като за предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от ДППИ<sup>7</sup>.

Съгласно чл. 103 от ЗМПВВППРБ пристанищата за обществен транспорт са достъпна без ограничение за всички кораби и товари.

Основните потребител на СПРЕАЗ ще бъдат ДППИ, ИАМА<sup>8</sup> и ИАПД<sup>9</sup>, като възложители на всяка конкретна задача за почистване/ограничаване на замърсяването от аварийни и експлоатационни разливи и замърсявания в акваторията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Крайните потребители на ИИП ще бъдат ДППИ, както и корабите (в лицето на капитана или корабоприитежателя, или действащ от тяхно име и за тяхна сметка корабен агент), които са задължени да докладват за наличните отпадъци на борда при пристигане, и реално сдадените отпадъци – при отплаване.

### в) Бюджет на проекта и източниците на финансиране

<sup>7</sup> ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" (Одобрена с ПМС № 97 от 2007 г., обн., ДВ, бр. 38 от 2007 г., изм., бр. 56 от 2007 г., в сила от 10.07.2007 г., бр. 2 от 2008 г., доп., бр. 38 от 2010 г., в сила от 13.05.2010 г., изм. и доп., бр. 72 от 2014 г., изм., бр. 30 от 2015 г., в сила от 24.04.2015 г.; изм. с Решение № 8928 от 22.07.2015 г. на ВАС на РБ - бр. 9 от 2.02.2016 г., в сила от 2.02.2016 г.; изм. и доп., бр. 76 от 2016 г., в сила от 30.09.2016 г.);

<sup>8</sup> Изпълнителна агенция „Морска администрация“;

<sup>9</sup> Изпълнителна агенция за „Проучване и поддържане на река Дунав“;

### в1) фаза „Подготовка“

Общата стойност на посочените по-горе в подточка а) дейности по подготовка на проекта по Договор № ДЕП-27/ 26.10.2018 г. е в размер на 1 144 000.00 лв. без ДДС.

### в2) фаза „Изпълнение“

Общата стойност на проектното предложение за финансиране по ОПТТИ е в размер на **15 946 416,00** лв., от които:

- **13 337 960,00** лв. (83,64%) **безвъзмездна финансова помощ** по ОПТТИ;
- **2 608 456,00** лв. (16,36%) **принос от инвеститора** за покриване на разходите за възстановимото ДДС за бенефициента ДППИ.

Безвъзмездната финансова помощ (БФП) включва разходи в размер на **9 493 000,00** лв. (което представлява 71.17% от БФП и 59.53% от общата стойност на проекта) **държавна помощ**, от които:

- **4 997 500,00** лв. по чл. 56б от ОРГО за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС и СПРЕАЗ за българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на Черно море – Варна и Бургас;
- **4 495 500,00** лв. по чл. 56в от ОРГО за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС и СПРЕАЗ за българските пристанища за обществен транспорт с национално значение по река Дунав – Видин, Лом и Русе.

Подробна информация за определяне стойностите на отделните компоненти на проекта е представена в Приложение 2 на Прединвестиционните проучвания по проекта за ППС и СПРЕАЗ, където са представени резултатите от извършено пазарно проучване. Определянето на стойностите на компонентите на ИИП е представена в т. 5 от Прединвестиционното проучване за платформата.

В т.5.3 на Анализа разходи-ползи (АРП) по проекта е представена информация за определяне на пълните инвестиционни разходи и програма за изпълнение на проекта като цяло. В таблица 5-1 на АРП са представени необходимите разходи за изпълнението на проекта в съответствие с изискванията за финансиране по ОПТТИ. В Таблица 5-2 на АРП е представено годишното разпределение на тези разходи, което представлява и програмата изпълнението на проекта.

### в3) фаза „Експлоатация“

По време на фаза експлоатация не се очакват допълнителни инвестиционни разходи от операторите. През тази фаза операторите ще имат присъщи разходи за експлоатация и поддръжка, които трябва да осигуряват тяхната безпроблемна експлоатация в зависимост от конкретните им предназначения. Допусканията за разходите за експлоатация и поддръжка по проекта са представени в т. 5.5 от АРП.

г) *Представява ли финансирането на проекта помощ по отношение на доставката и монтажа на ППС за ДППИ или помощ за операторите, за управление на ППС и крайните ползватели?*

В съответствие с указанията от т. 200 от Известието<sup>10</sup> в настоящия анализ се прави разграничение между управителя (инвеститора), оператора (предприятията, които пряко ще използват инфраструктурата (обекта на проекта) за предоставяне на услуги) и крайните ползватели на услугите. Както е отбелязано там възможно е в някои случаи тези функции да се припокриват.

#### г1) **Наличие на помощ на ниво управител (инвеститор)**

С разпоредбата на чл. 115л, ал.3 от ЗМПВВППРБ 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, доставените и въведени в експлоатация ППС, СПРЕАЗ и ИИП **ще бъдат държавна собственост**.

#### г1.1) *доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС*

По отношение ППС с т. 11 от същата разпоредба във функциите на ДППИ е и сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Съгласно чл. 116, ал. 2, т.1 от ЗМПВВППРБ приемането и обработването на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност е морско-техническа пристанищна услуга.

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

Съгласно чл. 117, ал. 1 пристанищните оператори трябва да притежават квалифициран персонал и необходимите технически средства за извършване на съответната услуга. По силата на ал. 4 от същата разпоредба пристанищните оператори се вписват в регистър от ИАМА<sup>8</sup> в съответствие с условията и редът за регистриране, определени с Наредба №18 от 03.12.2004 г.<sup>11</sup> В регистъра се регистрират всички оператори, получили достъп за извършване на пристанищни услуги в пристанище., включително приемане и обработване на отпадъци- резултат от корабоплавателна дейност. С разпоредбата на чл. 5, ал. 4 от

<sup>10</sup> [Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз](#) (C/2016/2946 ; OJ C 262, 19.7.2016, р. 1–50);

<sup>11</sup> [Наредба № 18 от 3 декември 2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България;](#)



наредбата е въведено изискване операторите за морско-техническата услуга за приемане и обработване на отпадъци- резултат от корабоплавателна дейност трябва да представят списък с пристанищата, в които ще предоставят тази услуга за да бъдат вписани в регистъра.

В [регистрите на пристанищните оператори](#), публикувани на електронната страница на ИАМА, ДППИ е вписан като оператор на пристанищата за обществен транспорт с национално значение Русе и Варна за извършване на морско-технически пристанищни услуги - по чл. 116, ал.3, т.2 във връзка с ал.2, т.1 от ЗМПВВППРБ. Което означава извършване на морско-технически пристанищни услуги (*включително приемане и обработване на отпадъци по чл. 116, ал.2, т.1*) с търговски характер (чл. 116, ал.1), за което е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения. Описанието на пристанищните услуги, с които ДППИ е регистрирано на пристанище Русе, включват „...поставяне на защитни заграждения за предотвратяване на разлив от нефтени продукти и почистване от нефтени замърсявания,...“.

Съгласно разяснението от т.10 на Известието<sup>10</sup>, определянето на даден субект като предприятие по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС<sup>12</sup> винаги е свързано с конкретна дейност. Субект, който извършва както стопански, така и нестопански дейности, трябва да се разглежда като предприятие само във връзка със стопанските дейности.

В конкретния случай, за доставката на ППС, ДППИ действа като оператор на пазара пристанищни услуги, поради което следва да се разглежда като предприятие по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС.

Предвид горното, налице са основните предпоставки за наличие на държавна помощ при финансирането на проекта – наличие на **пазар и предприятие**, упражняващо стопанска дейност.

В тази връзка следва да се направи т.н. **Тест за държавна помощ**, като се оцени наличието на елементите на понятието от определението по чл. 107, параграф 1 от ДФЕС:

„Освен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар.“

### **Предоставяне на публични ресурси от Държавата членка на ЕС**

По смисъла на разясненията от т. 48 и т. 60 на Известието, където е посочено, че ресурсите, получавани от ЕС от структурните фондове също се считат за държавни

<sup>12</sup> [Договор за функциониране на Европейския съюз](#);



ресурси, ако националните органи разполагат с правото да ги използват по собствена преценка.

Предвид, че е предвидено проекта да се финансира по ОПТТИ (финансирана от Кохезионния и Европейския фонд за регионално развитие), по която национален орган (в конкретния случай Управляващия орган на ОПТТИ) разполага с правото да използва средствата по програмата (ОПТТИ) по собствена преценка (по-специално подбора на бенефициентите), то неговото финансиране съдържа **предоставяне на публичен ресурс от държавата членка** по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС.

### **Наличие на предимство**

Съгласно разяснението по т. 66 от Известието **предимство** по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС е всяка икономическа полза, която едно предприятие не би могло да получи при обичайни условия на пазара, т.е. при липсата на държавна намеса.

В допълнение, с разяснението по т. 67 от Известието се подчертана, че от значение е единствено **въздействието на мярката върху предприятието**, а не причината или целта на държавната намеса. Когато финансовото положение на дадено предприятие се е подобрило вследствие на държавната намеса, предоставена при различни от обичайните условия на пазара, тогава е налице предимство. Това може да се оцени, като финансовото положение на предприятието след прилагане на мярката се сравни с неговото финансово положение, ако мярката не била взета. Тъй като **от значение е единствено ефектът на мярката върху предприятието**, не е важно дали предимството е задължително за предприятието, в смисъл че то не е могло да го избегне или откаже.

В този контекст и предвид задълженията, определени на пристанищните оператори с чл. 117, ал. 1 от ЗМПВППРБ, които трябва да разполагат с необходимия персонал **и оборудване**, с финансирането на проекта по ОПТТИ ще бъде предоставено **предимство** на ДППИ за доставката на ППС, спрямо останалите оператори, които имат същото задължение.

### **Наличие на селективност (избирателност)**

Съгласно разяснението по т. 117 от Известието, държавна мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора, ако поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно не всички мерки, които поставят в по-благоприятно положение икономическите оператори, съответстват на понятието за помощ, а само онези, които предоставят предимство по избирателен начин на определени предприятия или категории от предприятия или на някои икономически сектори.

Предвид, че с проекта ще бъде предоставено **БФП само на ДППИ**, то финансирането за доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на ППС по проекта включва

предоставяне **на предимство по избиращелен начин** само на едно определено предприятие ДППИ, при наличието на пазар на пристанищни услуги (чл. 117 а. от ЗМПВВППРБ).

### **Засягане на търговията и конкуренцията**

Съгласно разяснение по т. 187 от Известието предоставена от държавата мярка се счита, че нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато е в състояние да подобри конкурентните позиции на получателя в сравнение с други предприятия, с които той се конкурира. По практически съображения се приема, че нарушение на конкуренцията по смисъла на член 107, член 1 от ДФЕС обикновено се счита, **че е налице когато държавата предоставя финансово предимство на предприятие в либерализиран сектор**, на който има или би могло да има конкуренция.

В тази връзка, предвид, че с проекта ще бъдат предоставени средства на едно предприятие (ДППИ) за закупуване на оборудване, което съгласно чл. 117, ал.1 от ЗМПВВППРБ е задължение на операторите, действащи на лицензирания пазар на пристанищни услуги (чл. 117 а. от ЗМПВВППРБ), то с финансирането на доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на ППС по проекта **ще бъде нарушена конкуренцията** по смисъла на член 107, член 1 от ДФЕС.

С т. 189 от известието, допълнително се разяснява, че за да се определи, че помощта нарушава конкуренцията, обикновено се счита за достатъчно помощта да предоставя предимство на получателя на помощта (бенефициента), като го облекчава от разходи, които иначе би понесъл в хода на ежедневните си стопански операции.

По отношение на въздействието върху търговията, съгласно разяснението по т. 190 от Известието публичното подпомагане за предприятията представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, само доколкото „засяга търговията между държавите членки“. В това отношение не е необходимо да се доказва, че помощта оказва действително въздействие върху търговията между ДЧ, а само дали помощта би могла да засегне тази търговия. По-специално, съдилищата на ЕС са постановили, че „когато държавната финансова помощ засилва позицията на дадено предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират във вътрешната за Съюза търговия, последната трябва да се счита за засегната от помощта“.

В разяснението по т. 215 от Известието е подчертано, че публичното финансиране на **пристанищна инфраструктура** благоприятства стопанската дейност и следователно по принцип подлежи на правилата за държавни помощи. Подобно на летищата, пристанищата могат да се конкурират едно с друго и поради това финансирането на пристанищна инфраструктура би могло също да засегне търговията между ДЧ. Изключение се прави за инвестиции за инфраструктура, която обаче е необходима за упражняването на публични правомощия, като - контролът на движението по море, пожарната, полицията и митницата, които като цяло са от такова нестопанско естество.

В тази връзка фактът, че проекта се отнася за финансирането на доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на ППС, което съгласно чл. 117, ал.1 от ЗМПВВППРБ влиза в задълженията на операторите, действащи на лицензирания пазар на пристанищни услуги (чл. 117 а. от ЗМПВВППРБ ) е основание да се приеме, **че засяга търговията между ДЧ.**

Предвид горното, предварителната оценка от Теста за държавна помощ показва, че **финансирането на доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на ППС от ДППИ по проекта отговаря на всички критерии по чл. 107, параграф 1 от ДФЕС и представлява държавна помощ.**

Съгласно установената практика, при установяване на наличие на държавна помощ следва проверка дали тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.

Във връзка, с цел развитието и функционирането на вътрешния пазар, с Регламент (ЕС) 2015/1588<sup>13</sup> Европейската комисия е оправомощена чрез регламент да определя някои помощи като неотговарящи на критериите по член 107, параграф 1 от ДФЕС и поради това да ги освобождава от процедурата за уведомяване, предвидена в член 108, параграф 3 от ДФЕС, доколкото предоставената на едно и също предприятие помощ през даден период не надхвърля определен размер.

Правомощието на ЕК да приема групови освобождавания се отнася единствено за мерките, които отговарят на всички критерии по член 107, параграф 1 от ДФЕС, и следователно **представяват държавна помощ.** Включването на определена категория помощ в регламент за освобождаване не предопределя квалифицирането на дадена мярка като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Регламентите за групово освобождаване гарантират прозрачността и правната сигурност. Тези регламенти са пряко приложими от националните съдилища, без да се засяга член 4, параграф 3 от Договора за Европейския съюз и член 267 от ДФЕС.

Един от основните инструменти на ЕК за групово освобождаване е Общия регламент за групово освобождаване (ОРГО)<sup>14</sup>.

В процеса на модернизация на правилата за държавните помощи през 2017 г. с Регламент (ЕС) 2017/1084<sup>15</sup> на ЕК прие изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014, с което

<sup>13</sup> Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета от 13 юли 2015 г. по прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към някои категории хоризонтална държавна помощ;

<sup>14</sup> ОРГО - Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17.06.2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора за функциониране на Европейския съюз (консолидирана версия с измененията по Регламент (ЕС) 2017/1084);

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) 2017/1084 на Комисията от 14 юни 2017 година за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 по отношение на помощите за пристанищните и летищните инфраструктури, праговете за уведомяване за помощи за култура и опазване на културното наследство и помощи за спортни и мултифункционални инфраструктури за отдых, както и относно схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони и за изменение на Регламент (ЕС) № 702/2014 по отношение на изчисляването на допустимите разходи.

в обхвата на ОРГО бяха включени помощите за пристанищните и летищните инфраструктури, праговете за уведомяване за помощи за култура и опазване на културното наследство и др. помощи за спортни и мултифункционални инфраструктури за отход, както и схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони и изменение на Регламент (ЕС) № 702/2014 по отношение на изчисляването на допустимите разходи.

С раздел 15 от глава III на регламента са въведени условията за финансиране на държавна помощ за пристанища, като са разделени на две категории чл. 56б - държавна помощ за морски пристанища и чл.56в - държавна помощ за вътрешни пристанища.

Съгласно определение 165 от същия регламент „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“.

В тази връзка финансирането на ППС, предмет на проекта попада в обхвата на така цитираното определение и в случай, че отговарят на общите и специфичните за съответната категория помощ условия по ОРГО може да се приеме за съвместимо с вътрешния пазар по смисъла на чл. 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС и да се освободи от задължението за уведомяване по чл. 108, параграф 3 от ДФЕС.

За да отговоря на общите условия за съвместимост с вътрешния пазар по ОРГО проекта трябва да:

- **не надхвърля прага за уведомяване** – за морски пристанища основния праг е 130 млн. евро за проект, за вътрешните пристанища основния праг е 40 млн. евро (чл.4, букви дд. и ее.);

- е възможно да се изчисли предварително с точност техният брутен еквивалент на безвъзмездна помощ, без да е необходимо да се прави оценка на риска („прозрачни помощи“), като помощи **под формата на безвъзмездни средства** (чл.5, параграф 2, буква а.);

- имат **стимулиращ ефект**. 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);

- да има изчислени интензитет на помощта и допустими разходи, като всички използвани **данни се събират преди приспадането на данъци и други такси**. Допустимите разходи се подкрепят с документни доказателства, които са ясни, конкретни и актуални (чл.7, параграф 1);

- няма **натрупване** на помощи в общия размер на държавната помощ за подпомаганата дейност или подпомагания проект или предприятие, с което да се

надхвърлят праговете по чл. 4 и максималните интензитети на помощта, определени в глава III (*чл.8, параграф 1*);

- предвижда **публикуване** на подробен уебсайт за държавна помощ на национално или регионално равнище на информация за предоставената помощ в съответствие с изискванията на чл.9.

Специфичните условия за съвместимост с **вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от ДФЕС** и освобождаване от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от ДФЕС по двете категории помощи за пристанища във връзка с проекта основна се изразяват в следното:

- по чл. 56б – помощи за морски пристанища:
  - допустимите разходи, включително разходите за планирането да са за инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури (*параграф 2, буква а.*). Съгласно дефиниция 157 от регламента понятието „пристанищна инфраструктура“ включва „...и инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ и както е посочено по-горе дефиниция 165 определя обхвата на понятието „инфраструктура за събиране на отпадъци“, в които попадат и ППС предмет на проекта;
  - размерът на помощта не трябва да 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. (*параграф 4*);
  - интензитетът на **помощта не надвишава 100 %** от допустимите разходи, когато всички допустими разходи на проекта са до 20 милиона евро (*параграф 5, буква а*);
  - възлагане на управлението или наемането на подпомагана пристанищна инфраструктура се извършва на **конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа** (*параграф 7*);
  - подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се предоставя на заинтересованите ползватели на **равнопоставена и недискриминационна основа при пазарни условия** (*параграф 8*).
- по чл. 56в – помощи за вътрешни пристанища:
  - допустимите разходи, включително разходите за планирането да са за инвестиции за изграждане, замяна или модернизиране на пристанищни инфраструктури (*параграф 2, буква а.*);
  - размерът на помощта не трябва да 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. (параграф 4);

- интензитетът на **помощта не надвишава** 100 % от допустимите разходи до размера, предвиден в член 4, параграф 1, буква е е - 40 млн. евро (параграф 5);

- възлагане на управлението или наемането на подпомагана пристанищна инфраструктура се извършва на **конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа** (параграф 6);

- подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се предоставя на заинтересованите ползватели **на равноправна и недискриминационна основа при пазарни условия** (параграф 7).

Обобщение на анализа на съвместимостта на държавната помощ по проекта е представен в т. 6, по-долу.

### *21.2) доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на СПРЕАЗ*

Подобно на горното е и положението за частта от проекта, свързана с доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на СПРЕАЗ - бонове, скимъри, събиращо рамо, работни платформи, както и с достатъчно обеми за съхранение на събрания нефт.

Както е посочено в подточка б1), по-горе, ДППИ се ангажира с изпълнението на тази част от проекта предвид разпоредбата на чл.115м, ал (1), т.19 от ЗМПВВПРБ съгласно която предмета на дейност на ДППИ включва „ *поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи*”.

С чл.5, ал. 5 от Наредба 18 от 03.12 2004 г.<sup>11</sup> се въвеждат изисквания за лицата, които искат да бъдат вписани в регистъра на пристанищните оператори като оператори на морско-техническата услуга „поставяне на бонови заграждения“.

Както вече е отбелязано по-горе, на основание на чл. 117 а. от ЗМПВВПРБ пристанищните услуги, включително морско-техническите, се извършват **на пазара на пристанищните услуги**.

В т. 4.4. от прединвестиционните проучвания по проекта също е представено, че при направеното проучване в рамките на проекта е установено, че на операторите са делегирани и задълженията по обезпечаване и почистване на възникнали аварийни разливи.

В тази връзка, въпреки задължението по чл.115м, ал (1), т.19 от ЗМПВВПРБ, финансирането на доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на СПРЕАЗ по проекта не отговаря в изискванията за упражняване на **законов монопол** от ДППИ, които съгласно разяснението по т. 188 от Известието се изразяват в:

---

*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“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове*

- законовия монопол не само изключва конкуренцията на пазара, но и за пазара, с което се изключва всякаква евентуална конкуренция за функцията на изключителен доставчик на въпросната услуга;

- услугата не се конкурира с други услуги;

Предвид, че тази част от проекта на отговаря за изключенията за наличието за държавна помощ, следва да се приложи **Теста за държавна помощ**, за оценка наличието на елементите на понятието от определението по чл. 107, параграф 1 от ДФЕС.

Подобно на оценката за ППС, в резултата Теста на за държавна помощ при финансирането на доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на СПРЕАЗ по проекта от ОПТТИ имаме наличие на:

- трансфер на публични средства под контрола на ДЧ в лицето на Управляващия орган на ОПТТИ;

- с което се предоставя предимство по избиращия начин само на едно определено предприятие –ДППИ

- ще бъде нарушена конкуренцията на пазара на пристанищни услуги и засяга търговията между ДЧ.

Предвид горното, предварителната оценка от Теста за държавна помощ показва, че **финансирането на доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на ППС от ДППИ** по проекта отговаря на всички критерии по чл. 107, параграф 1 от ДФЕС и **представлява държавна помощ**.

Съгласно установената практика, при установяване на наличие на държавна помощ следва проверка дали тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.

Предвид, че СПРЕАЗ представлява специализирано оборудване, свързано отстраняване на експлоатационни и аварийни замърсявания в акваторията на пристанищата в резултат от корабоплавателна дейност (т.5.1.2 от прединвестиционните проучвания по проекта), това оборудване попада в обхвата на определение 165 от ОРГО за „инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“. В тази връзка в случай, че финансирането по проекта на СПРЕАЗ от ДППИ отговаря на общите и специфичните за съответната категория помощ условия по ОРГО, може да се приеме за съвместимо с вътрешния пазар по смисъла на чл. 107, параграф 3 от ДФЕС и да се освободи от задължението за уведомяване по чл. 108, параграф 3 от ДФЕС.

Подобно на ППС, за оценка на съвместимостта на финансирането на СПРЕАЗ от ДППИ с вътрешния пазар по смисъла на чл. 107, параграф 3 от ДФЕС е подходящо да се приложат специфичните критерии по чл. 56б и чл.56в от ОРГО.

Обобщение на анализа на съвместимостта на държавната помощ по проекта е представен в т. 6, по-долу.

**21.3) доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ИИП**

По отношение ИИП с т. 12. от чл. 115м, ал.1 от ЗМПВВППРБ 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 може да се приеме, че ДППИ упражнява законов монопол **при изграждането и поддържането на информационните системи за контрол на движението** и че финансирането на компонента ИИП не съдържа държавна помощ;

На основание чл. 115л. ал. 3 от ЗМПВВППРБ може да се приеме, че ДППИ е единствения и изключителен управител на пристанищната инфраструктура за пристанищата за обществен транспорт с национално значение в Република България, на който е възложено изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане тази инфраструктура в пристанищата с национално значение.

Съгласно разяснението по т.17, буква г от Известието<sup>10</sup> 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 изпълнение 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 за пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Дейностите по подготовка на развитие на пристанищна инфраструктура в пристанищата с национално значение на Република България, 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, **упражнявана от ДППИ по смисъла на ЗМПВВППРБ<sup>6</sup> не се конкурира с други услуги, предвид, че е възложена със закон.**

ДППИ е държавно предприятие, образувано на основание чл. 115л. от ЗМПВВППРБ като юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е 100% държавна собственост, 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.

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

---

*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“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове*



Средствата от БФП, които ще бъдат отпуснати по Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и други източници на публично финансиране ще се използват от ДППИ само със задачата да организира тръжните процедури за доставка, монтаж и внедряване на ИПП по проекта, ще ги трансферира към изпълнителите на доставката и няма да генерират приходи за ДППИ.

Предвид, че дейностите по доставка и въвеждането в експлоатация на ИПП са свързани с упражняване на публични правомощия от ДППИ, по силата на цитираните по-горе разпоредби от ЗМПВВППРБ, във връзка с разяснение по т. 17 от Известието за тези дейности попадат **извън обхвата определението по чл.107, параграф 1 от ДФЕС.**

Съгласно разяснението по т. 18 от Известието, ако стопанската дейност, която упражнява публичен субект може да бъде отделена от упражняването на публични правомощия, въпросният субект действа като предприятие по отношение на посочената дейност. В тази връзка, по настоящия проект дейностите, които представляват стопанска дейност, са отделени от дейностите, свързани с упражняване на публичните правомощия от ДППИ, което включва доставката и въвеждането в експлоатация на ИПП.

Предвид така представената информация считаме, че ДППИ упражнява възложените му по ЗМПВВППРБ дейности за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, включително доставка, монтаж и внедряване на ИПП по проекта **в условията на законов монопол** и изключва нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите членки, както и че дейностите по експлоатацията на ИПП имат неикономически характер. В тази връзка **финансирането на доставка, монтаж и внедряване на ИПП по проекта не съдържа държавна помощ.**

## г2) Наличие на помощ на ниво оператори

Както е посочено в подточка б2 (по-горе), експлоатацията на ППС и СПРЕАЗ, които ще бъдат доставени и инсталирани по проекта, ще бъде възложена на оператори, които ще бъдат избрани в резултат на провеждането на открита процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на ЗОП<sup>16</sup>. Изборът на изпълнител/и по горепосочената обществена поръчка ще бъде определен/и при спазване на законовите принципи, в това число принципът на публичност и прозрачност при предоставянето и разходването на публичните средства и средствата, предоставяни от европейските фондове. Видът на процедурата ще бъде определен въз основа на прогнозната стойност на поръчката, която ще бъде изчислена съобразно пазарната стойност на възлаганите дейности, определена в резултат на проведени пазарни проучвания или консултации.

Това съответства на разясненията по т. 89 от Известието, където е посочено, че ако продажбата и закупуването на активи, стоки и услуги (или други съпоставими сделки) се извършват по състезателна, прозрачна, недискриминационна и безусловна тръжна

<sup>16</sup> [Закон за обществените поръчки](#);

процедура в съответствие с принципите на ДФЕС относно обществените поръчки, може да се допусне, че тези сделки съответстват на пазарните условия, ако за подбора на купувача или продавача са използвани подходящите критерии.

### г3) Наличие на помощ на краен потребител

Съгласно чл. 103, ал. 1 от ЗМПВВППРБ пристанищата за обществен транспорт са достъпни без ограничение за всички кораби и товари и на тях се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства. За предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с ТАРИФА за пристанищните такси<sup>7</sup>, събирани от ДППИ.

## 2. Описание на инвестициите, които ще бъдат реализирани.

### 2.1. ППС

Основните елементи на инвестицията за ППС са :

- доставка на комплекти контейнери и стелажи за разделно събиране на отпадъци на обща стойност: **65 000,00** лв. без ДДС

Подробно описание на определянето на стойностите по инвестициите за ППС е представено в Приложение 2 към Прединвестиционните проучвания по проекта.

Не се предвиждат допълнителни разходи от бъдещите оператори преди въвеждането в експлоатация на доставените по проекта ППС. След приключване на фаза „Изпълнение“ операторите ще могат веднага да пристъпят към експлоатация на доставените ППС.

### 2.2. СПРЕАЗ

Инвестицията включва доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване СПРЕАЗ на обща стойност **9 428 000,00** лв. без ДДС.

Подробно описание на определянето на стойностите по инвестициите за ППС е представено в Приложение 2 към Прединвестиционните проучвания по проекта.

Не се предвиждат допълнителни разходи от бъдещите оператори преди въвеждането в експлоатация на доставеното по проекта оборудване. След приключване на фаза „Изпълнение“ операторите ще могат веднага да пристъпят към експлоатация на доставеното по проекта оборудване.

### 2.3. ИИП

Инвестицията по реализацията на ИИП е на обща стойност от 3 500 000,00 лв. без ДДС и включва следните компоненти:

Компонент	Количество	Цена, лв без ДДС	Общо
Доставка на хардуерно решение в основен и резервен център за данни за ИИП - Варна и Бургас	2	350 000,00 лв.	700 000,00 лв.
Три мониторингови станции на река	3	110 000,00 лв.	330 000,00 лв.
Доставка, разработване и изграждане на платформата; доставка, изграждане на DWH и визуализация на справки BI, обучения, гаранционна поддръжка; разширяване на функционалности на външни системи и интеграция с ИИП	1	2 425 000,00 лв.	2 425 000,00 лв.
Мобилен офис оператори ППС	15	3 000,00 лв.	45 000,00 лв.
<b>Общо</b>			<b>3 500 000,00 лв.</b>

Разчетите са направени на базата на анализа на вариантите и индикативните цени за компонентите на системата (хардуерни и софтуерни).

Не се предвиждат допълнителни разходи от ДППИ, освен тези по проекта, преди въвеждането в експлоатация на ИИП. След приключване на фаза „Изпълнение“ оператора ДППИ ще може веднага да пристъпят към експлоатация на ИИП.

### 3. Как се предвижда да се експлоатират ППС, СПРЕАЗ и ИИП от ДППИ или от друг оператор и ако е с оператор

*а) Как се предвижда да бъде възложена експлоатацията на съоръженията и системите?*

По отношение на възлагане на експлоатацията на ППС и СПРЕАЗ, доставени, монтирани и въведени в експлоатация по проекта, ДППИ ще проведе открити, публични и недискриминационни процедури за възлагане на обществени поръчки по ЗОП<sup>12</sup>.

Както е посочено, по-горе в информацията по т.1, буква бб2., експлоатацията на ИИП се предвижда да се осъществява от ДППИ.

*б) Какви ще бъдат основните задължения на оператора?*

**б1) задължения на операторите на ППС**

Съгласно информацията от т. 5.1.1 от прединвестиционните проучвания за петте пристанища за обществен транспорт с национално значение, при варианта за възлагане на оператор:

- за морските пристанища – Варна и Бургас: операторите на площадките за събиране на отпадъци трябва да разполагат със съответните разрешителни документи за събиране, транспортиране и управление на отпадъците, съгласно ЗУО, както и с необходимите технически средства и сили съобразно изискванията на българското законодателство за да извършват приемане и обработване на отпадъците от корабоплавателна дейност;
- за пристанищата по река Дунав – Видин, Лом и Русе: операторите на ППС ще имат задължения за управлението на целия процес – събиране, съхранение и третиране на отпадъците, за поддръжката на самото оборудване, както и за предоставянето и обучението на персонала, чрез който да извършват приемане и обработване на отпадъците от корабоплавателна дейност .

**б2) задължения на операторите на СПРЕАЗ**

Съгласно информацията от т. 5.1.2. от прединвестиционните проучвания за петте пристанища за обществен транспорт с национално значение, при варианта за възлагане на оператор, операторите на СПРЕАЗ ще имат следните задължения:

- Осигуряване на квалифициран персонал и разработена методика за поставяне на бонови заграждения, в зависимост от акваторията на пристанището;
- Осигуряване на непрекъснато обучение и натренираност на персонала;
- Място за съхранение и поддръжка на оборудването;
- Проследимост и предаване съгласно ЗУО на събрания отпадък, както от разлива, така и от почистване на оборудването.

**б3) задължения на операторите на ИИП**

Основните задължения на оператора на ИИП ще се изразяват в:

- да поддържа нормалната експлоатация на системата;
- изпълнява функциите на национален компетентен орган за събиране и обмен на информация за управление на отпадъците и мониторинг на фактори, свързани със замърсяването на акваторията на пристанища за обществен транспорт с национално значение, и известяване при повишени нива, като оператор на системата;

- приема, събира, обработва, координира, съхранява и разпространява до заинтересованите страни (описани в текст т.1, подточка б3) документи и сведения за корабите, приемането и обработката на отпадъците на отпадъци- резултат от корабоплавателна дейност;
- координира, контролира и наблюдава за коректния обмен на информация, в реално време, между системите, посочени в т. 4.1 от Прединвестиционните проучвания за ИИП.

*в) За какъв период е предвидено да бъде възложена експлоатацията на оператора?*

Съгласно информацията от т. 5.1.2. от прединвестиционните проучвания за петте пристанища за обществен транспорт с национално значение, при варианта за възлагане на оператор, експлоатацията на оборудването ще става в регламентиран от условията на договора период - **минимум 3 години.**

*г) Очакват ли се инвестиции от оператора и ако да, какви и за какво?*

Не се очакват допълнителни инвестиции от операторите за стартиране на експлоатацията на ППС, СПРЕАЗ и ИИП предмет на проекта.

*д) Операторът ще се възползва ли от помощта за доставка и монтаж на ППС(включително СПРЕАЗ), как и какви са причините?*

Условията по финансиране на проекта по ОПТТИ не предвиждат да се предоставя допълнително финансиране за допустимите разходи по проекта, т.е. бенефициента ДППИ няма да се възползва от допълнително финансиране по проекта.

Процедурата за избор на оператори на ППС и СПРЕАЗ ще бъде проведена при спазване принципите публичност и прозрачност, свободна и честна конкуренция, еднакво и недискриминационно третиране на всички участници. Очаква се пазарният принцип, който ще бъде приложен при процедурата, да осигури представянето на повече икономически изгодни оферти от кандидатите за оператор на ППС и СПРЕАЗ.

Средствата, които ще бъдат отпуснати по Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и други източници на публично финансиране по проекта ще се използват от ДППИ само със задачата да организира тържните процедури за избор на изпълнител/и за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС, СПРЕАЗ и ИИП, ще ги трансферира към изпълнителите и няма да генерират приходи за ДППИ.

*е) Кога се очаква да започне работа оператора?*

Съгласно информацията за прогнозния период от т. 5.2. от АРП периодът за внедряване и изграждане на оборудването и системите предмет на проекта (ППС, СПРЕАЗ и ИИП) трябва да приключи до края на 2021 г. В тази връзка може да се приеме, че най-рано през 2022 г. операторите ще започнат работа с въведените в експлоатация ППС, СПРЕАЗ и ИИП.

*ж) Инвестицията за доставката и монтажа на ППС, СПРЕАЗ и ИИП отделена ли е от разходите, свързани с тяхната експлоатация?*

Както е посочено по-горе, средствата за БФП по проекта, които ще бъдат отпуснати по Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и други източници на публично финансиране ще се използват от ДППИ само със задачата да организира тръжните процедури за доставка, монтаж и внедряване на ППС, СПРЕАЗ и ИИП по проекта, ДППИ ще ги трансферира към изпълнителите по доставката и тези средства няма да генерират нетни приходи за ДППИ.

Експлоатацията е на отделен етап, по който съгласно разпоредбите чл. 103в. на ЗМПВВПРБ се събират пристанищни такси, включително такси за приемане и обработване на отпадъци в резултат на корабоплавателна дейност (чл.103в., ал.1, т.5). По силата на ал.2 от същата разпоредба таксите трябва да се разходват за обезпечаване на достъпа до пристанищата и съгласно ал. 3 таксите по ал.1, т.5 се разходват за обработване на отпадъци в резултат на корабоплавателна дейност.

*з) Предвижда ли се държавна намеса при инвестициите и разходите свързани с експлоатацията на ППС, СПРЕАЗ, ИИП?*

Не се предвижда държавна намеса в процеса на експлоатация.

С разпоредбата на чл. 103в, ал. 1, т. 5 и ал. 3 от ЗМПВВПРБ, държавата е заложила механизъм за осигуряване средства чрез отделна пристанищна такса за покриване на разходите за приемане и обработване на отпадъци - резултат на корабоплавателната дейност. Таксата се събира от ДППИ.

#### **4. Информация за делът на публичното финансиране при реализацията на проекта. В този контекст**

*а) Проектът обект ли е на одобрение от ГД „Регионална и урбанистична политика“ на ЕК?*

Предвид, че допустимите разходи по проекта са в размер на **13 337 960,00 лв. (6 819 590,66 евро)**, проектът не попада в обхвата на определението за „голям проект“ по чл. 100 на Регламент (ЕС) № 1303/2013<sup>17</sup> и **не подлежи** на одобрение службите на ЕК, включително ГД „Регионална и урбанистична политика“ по чл. 102 от същия регламент.

Определението за „голям проект“ по чл. 100 на Регламент (ЕС) № 1303/2013 е общите допустими разходи за която надхвърлят 50 000 000 евро, а за проекти по тематична цел 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“ общите допустими разходи надхвърлят 75 000 000 евро.

*б) Сумата предмет на безвъзмездната финансова помощ по проекта трябва ли да бъде одобрена от компетентен орган, т.е. дали държавата-членка сама решава на кой да бъдат предоставени средствата без намесата на европейски институции?*

Компетентен орган (определен с ПМС № 98 от 21.04.2015 г.<sup>18</sup>) за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТТИ е Управляващият орган (УО) на ОПТТИ-дирекция „Координация на програми и проекти“ на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

## 5. Какви са икономическите причини държавата да финансира този проект?

Основната причина за финансиране на проекта от държавата в лицето на ДППИ, като единствен управител на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, е осигуряване на съответствие с изискванията Директива 2000/59/ЕО, отменена с Директива

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета;

<sup>18</sup> ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 98 на МС от 21.04.2015 г. за условията и реда за определяне на управляващи и сертифициращи органи по програмите, финансирани от Европейските структурни и инвестиционни фондове, програмите на Европейския съюз за териториално сътрудничество и от Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица, и на отговорен орган по Фонд "Убежище, миграция и интеграция" и по Фонд "Вътрешна сигурност";



(ЕС) 2019/883, конвенцията **MARPOL 73/78** и „Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава“.

Съгласно чл.4, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/883, ДЧ трябва да гарантират наличието на подходящи пристанищни приемни съоръжения, които отговорят на нуждите на корабите, използващи обичайно пристанището, без да предизвикват неоправдани забавяния на корабите.

В тази връзка ДППИ е предприело действия с проект № BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, финансиран по ОПТТИ, във фаза подготовка, да извърши необходимите анализи, включително настоящия, за определяне актуалното състояние, възможностите на подобряване, допълване и модернизиране на ППС, СПРЕАЗ и СУО чрез ИИП, както и възможностите за финансиране на проекта. Резултатите от направените проучвания са подробно представени в Прединвестиционните проучвания по проекта.

Както е отбелязано в т.7 от АРП, когато даден проект е свързан с прилагане изискванията на определени нормативни изисквания на ЕС ползите от него трудно могат да се остойностят на регионално ниво. Те обикновено рефлектират върху Общността като цяло и не могат да бъдат измерени и/или тяхното измерване не е обективизирано в Указания, методики, унифицирани единични стойности за ползите и др.

Конкретно за проекта в АРП, като полза с висока степен на достоверност да бъде остойностена е определена **количеството отпадъци**, които ще се предават и обработват преди и след реализацията на проекта. Тенденцията е увеличение след реализацията на проекта.

За определяне на качествените ползи от проекта са мотивирани следните влияния, резултат от неговото изпълнение:

- изпълнение на задълженията на България по конвенцията MARPOL и Директива (ЕС) 2019/883;
- увеличаване на брутната добавена стойност за България и ЕС чрез подпомагане на свързаността и търговските отношения между страните по поречието на р. Дунав и Черноморския басейн;
- подобряване на екологичното състояние в ДЧ, чрез насърчаване в по-голяма степен използването на екологосъобразни видове транспорт за превоз на товари и пътници и завишаване количеството на предадените и обработени отпадъци от корабоплавателна дейност и товари;
- намаляване риска от аварийни замърсявания, чрез въвеждане в експлоатация на ППС, СПРЕАЗ и ИИП ;
- стимулиране на корабите да предават отпадъци, чрез облекчаване на административните процедури, което ще се осъществи с въвеждането на ИИП;



- стимулиране на икономиката в съответните региони, чрез предоставяне на възможността повече фирми да извършват дейности, като Оператори. При предоставяне на съоръженията от ДППИ на фирмите, дори по-малките фирми, които не са имали шанс, защото не могат да си позволят такива инвестиции ще могат да участват в търговете;
- подобряване на икономическото състояние на регионите, в резултат на увеличаване на товарооборота и пътническия поток през българските пристанища с национално значение и необходимостта от наемането на допълнителна работна сила за обработването им;
- стимулиране на туристическата индустрия в регионите, поради създаване на облекчени административни процедури и комплексно обслужване за приемане и управление на отпадъците, които ще дадат предимство и избор за посещение от пътнически кораби на българските пристанища с национално значение, пред аналогични в регионите.

### **Съвместимост на държавната помощ с вътрешния пазар на ЕС**

## **6. По отношение на влиянието на проекта върху конкуренцията и търговията между държавите-членки**

### *а) Проектът отговаря ли на цели от общ интерес?*

Проектът е в съответствие с Морската политика на Европейския съюз (ЕС) и допринася за развитието и подобряване на условията по Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)<sup>19</sup>.

### Морска политика на ЕС

Общата цел на проекта е насочена към намаляване на опустошителното въздействие на отпадъците, изхвърляни от корабите върху морските екосистеми и последиците от това за човешкото здраве. Изхвърлянето на отпадъчни води и нефтосъдържащи отпадъци причиняват евтрификация и влияят негативно върху морските видове и местообитания и целта на проекта покрива и намаляването на това влияние.

---

<sup>19</sup> [TEN-T - Trans-European Transport Network](#);

Основната цел на проекта е да се създадат условия за преодоляване на липсата и/или недостатъчността на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в пристанищата с национално значение и организацията, контрола и наблюдението при предаването на отпадъците в тези съоръжения, чрез доставка монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения и изграждане на единна платформа за наблюдение, контрол и отчетност за обработените отпадъци по Анекси I, IV и V на конвенцията MARPOL и Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup> относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби.

Както е отбелязано в съображение 1 от преамбюла на новата Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup>, с която е отменена Директива 2000/59/ЕО, Морската политика на ЕС цели постигане на високо ниво на безопасност и опазване на околната среда и че тази цел може да бъде постигната чрез спазването на международните конвенции, кодекси и резолюции, като същевременно се запази свободата на мореплаването, предвидена от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право (UNCLOS).

В тази връзка през последните години от страна на ЕС са предприети редица инициативи и са приети стратегически документи и решения за намаляване замърсяването и подобряване опазването, както на морската среда, така и на вътрешните водни пътища:

- **Директива 2000/59/ЕО<sup>1</sup>** чрез която на ниво ЕС е осъществено прилагането на части от конвенцията MARPOL<sup>3</sup> чрез на Европейския парламент и на Съвета, следвайки основан на пристанищата подход. Директива 2000/59/ЕО има за цел да съвмести интересите относно доброто функциониране на морския транспорт с тези относно опазването на морската среда;

- **Международна конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби**, приета от ММО на 13 февруари 2004 г. и влязла в сила на 8 септември 2017 г., по силата на която всички кораби имат задължението да изпълняват процедурите за управление на баластните води съгласно стандартите на ММО, а пристанищата и терминалите, определени за почистване и поправка на резервоари за баластни води, е необходимо да предоставят подходящи съоръжения за приемане на утайки;

- **Директива 2008/98/ЕО** призовава държавите членки да прекратят генерирането на морски отпадъци като принос към постигането на целта за устойчиво развитие на ООН за предотвратяване и значително намаляване на всякакво замърсяване на морската среда;

- **Регламент (ЕО) № 1069/2009** на Европейския парламент и на Съвета, с който се изисква кухненските отпадъци от международния транспорт да бъдат изгаряни или унищожавани чрез заравяне в разрешено депо за отпадъци, включително отпадъците от посещаващи пристанищата на Съюза кораби, които евентуално са били в контакт със странични животински продукти на борда. За да не се ограничава от това изискване подготовката за повторната употреба и рециклирането на отпадъци от корабите, следва да се положат усилия в съответствие с Консолидираните насоки на ММО с цел по-добро

---

*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“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове*

разделяне на отпадъците, така че да бъде избегнато потенциалното замърсяване с отпадъци, например отпадъци от опаковки.

- **„Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава“** (док. ДК/СЕС 68/10) на Дунавската Комисия (ДК), приет с Постановление на 68-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г., както е допълнен и изменен);

- Съобщение на Комисията от 2 декември 2015 г., озаглавено **„Затваряне на цикъла - план за действие на ЕС за кръговата икономика“**<sup>20</sup>, с което се потвърждава специалната роля на Директива 2000/59/ЕО за осигуряване наличието на подходящи съоръжения за приемане на отпадъци и предвиди както подходящо равнище на стимулите, така и правоприлагане по отношение на предаването на отпадъци в съоръженията на брега;

- **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 общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.

- Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите **„Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“**, където за постигане дългосрочната цел **„нулеви отпадъци, нулеви емисии“**, като един от основните приоритети е определено **„засилването на законодателството на ЕС по отношение на пристанищните приемни съоръжения за отпадъците от експлоатацията на корабите и на остатъците от товари**, като се подобрят разпоредбите за прилагане. В тази връзка да се гарантира наличието на **адекватни съоръжения и на административни процедури**, за да се посрещне очаквания ръст на трафика.“

- новата **Директива (ЕС) 2019/883<sup>2</sup>**, която следва да играе важна роля за прилагането на основното законодателство и основните принципи в областта на околната среда в контекста на пристанищата и управлението на отпадъците от кораби. По-специално, директиви 2008/56/ЕО (7) и 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета са важни инструменти в това отношение. С съображение 14 от преамбюла на същата се подчертава, че Морската политика на ЕС следва да е насочена към постигане на високо равнище на защита на морската среда, като се взема предвид разнообразието на морските зони на Съюза. Тя следва да се основава на принципите, че трябва да се предприемат превантивни действия и вредите върху морската среда следва приоритетно да се отстраняват при техния източник, а замърсителят следва да плаща.

- В съображение 17 на същата е подчертано, че е необходимо отпадъците от корабите, включително изоставени риболовни уреди, да се събират разделно, което да даде възможност те да бъдат подготвени за повторна употреба или рециклиране при

<sup>20</sup> [Съобщение на Комисията от 2.12.2015 г. „Затваряне на цикъла — план за действие на ЕС за кръговата икономика“](#);

управлението на отпадъците надолу по веригата, както и за да се предотврати нанасянето на вреди от тези отпадъци на дивата морска фауна и морската среда. Отпадъците често се разделят на борда на корабите в съответствие с международните норми и стандарти, като правото на Съюза следва да гарантира, че тези усилия за разделяне на отпадъците на борда не се подкопават от липсата на механизми за разделно събиране на сушата.

Предвид горното считаме, че изпълнението на проекта е изцяло в съответствие с Морската политика на ЕС.

#### Подобряване на TEN-T

Проектът ще допринесе за подобряване на Трансевропейската транспортна мрежа. Планираната мярка е заложена в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., която има за цел развитие на устойчива транспортна система, включително чрез разработване и подобряване на екологосъобразни транспортни системи, които включват модернизация или изграждане на нови пристанищни приемни съоръжения и такива за обработка на отпадъците в българските пристанища с национално значение на р. Дунав и Черно море.

Всички пристанища за обществен транспорт с национално значение са разположени на TEN-T, като четири от тях на основната и едно на разширената TEN-T мрежа. Дунавските пристанища Видин, Лом, Русе са част от основния TEN-T коридор „Рейн-Дунав“, пристанище Бургас е част от основния TEN-T коридор „Ориент-източно средиземноморски“, а пристанище Варна е разположено на разширената TEN-T мрежа.

#### Разширяване на обхвата на ОРГО

С одобрение на разширението обхвата на ОРГО с Регламент (ЕС) 2017/1084<sup>15</sup>, с което в обхвата на ОРГО са добавени **помощи за пристанища**, ЕК ясно демонстрира своето разбиране за Европейския общ интерес като първично ниво на публичния общ интерес. Докато публичния интерес обслужва основно националните интереси, то базата за изключенията в ОРГО и нормативната база за държавните помощи, като цяло се отдава значение на Европейския общ интерес. Това означава, че предложените мерки на помощ са фокусирани върху положителното въздействие в общоевропейски план.

#### *б) Има ли проекта стимулиращ ефект?*

Определението по чл. 5, ал.1, т.7 от ЗДП<sup>21</sup> 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.

<sup>21</sup> [Закон за държавните помощи](#);

Както е посочено по-горе ( т. 1,подточка г1.1) съгласно чл.6, параграф 2 на ОРГО се приема, че помощта има стимулиращ ефект, ако получателя на помощта е подал писмено заявление за помощ до съответната държава членка преди работата по проекта или дейността да е започнала.

Както е видно от представената информация, ДППИ не е започнал изпълнението на инвестиционния проект и настоящия анализ представлява част от подготовката на информацията, която да бъде подадена към Управляващия орган на ОПТТИ и Министерство на финансите за одобрение на мярката на държавна помощ. На това основание се приема, че проекта 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.

Резултатите от финансовия анализ, представени в т. 5.7 от АРП по проекта демонстрират, че проекта има отрицателна FNPV/C (-11 558 194,32) лв.. Отрицателната нетна настояща стойност показва, че проекта не е финансово устойчив без публичната помощ (финансиране).

Отрицателната Нетна настояща стойност на инвестициите от (-11 558 194,32) 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 се приема, че публичното финансиране е **необходимо за реализацията на проекта и има стимулиращ ефект.**

#### *в) Достъпът до инфраструктурата ще бъде ли на недискриминационен принцип?*

Достъпът до всички съоръжения и системи (ППС, СПЕАРЗ и ИИП), предмет на доставка и въвеждане в експлоатация по настоящия проект е свободен и общодостъпен при осигуряване на равни условия за всички ползватели на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, което е регламентирано със ЗМПВВПРБ<sup>6</sup>.

#### **в1) достъп на операторите**

С разпоредбата на чл. 117а, ал.1 от ЗМПВВПРБ<sup>6</sup> е регламентирано, че правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Този достъп се придобива чрез вписването в [Регистър на](#)

---

*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“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове*

[пристанищните оператори](#). Регистърът е публичен и е достъпен на електронната страница на ИАМА<sup>8</sup>.

## в2) достъп на крайните потребители

Достъпът до пристанищата за крайните потребители на пристанищните услуги е свободен, като съобразно предназначението си осигуряват еднакви условия за всички кораби (чл. 99, ал. 1 от ЗМПВВПРБ<sup>6</sup>). В допълнение ал. 2 изрично въвежда изискването ППС да са общодостъпни и да се използват по предназначение.

С чл. 103 от ЗМПВВПРБ<sup>6</sup> се конкретизира, че пристанищата за обществен транспорт с национално значение са достъпни без ограничение за всички кораби.

Съгласно § 16. от допълнителните разпоредби същия закон на предаването на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от корабни товари се смята за допускане за свободно обращение по смисъла на чл. 201 от Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ, L 269/1 от 10 октомври 2013 г.). Не се изисква подаване на обобщена декларация за въвеждане съгласно чл. 127 от същия регламент.

## г) Помощта ще бъде ли пропорционална за изпълнение на целите?

Съгласно определението за пропорционалност и ефективност по чл. 5, ал.1, т.3 от ЗДП изискванията трябва да са подходящи за постигане на преследваната цел и не трябва да надхвърлят необходимото за нейното постигане, като се целят максимални резултати с най-малък размер на държавната помощ.

По отношение на пропорционалността, ДППИ ще съфинансира проекта с 2 608 456,00 лв. на пазарни условия, докато размера на публичното финансиране по ОПТТИ е 13 337 960,00 лв. Размерът на публичното финансиране от ОПТТИ по проекта е 83,64 % общата стойност на проекта.

Както е показано по-горе в т. 1, подточка в) размера на държавната помощ от публичното финансиране от ОПТТИ на проекта за ППС и СПРЕАЗ е в размер на 9 493 000,00 лв. (71.17% от БФП и 59.53% от общата стойност на проекта).

Правилото е общата стойност на публичното финансиране на държавната помощ по проекта, включващо заедно националното и европейското финансиране, не трябва да надвишава определения финансов недостиг по проекта (нетна настояща стойност на инвестициите -FNPV/C). Ограничаването на общия размер на публичното финансиране на държавната помощ до рамките на изчисления финансов недостиг по проекта гарантира, че държавната помощ по проекта е точно необходимата за постигането на цели от общ интерес по проекта.

Публичното финансиране на държавната помощ по проекта в размер на 9 493 000,00 лв. не надвишава определения по проекта финансов недостиг (*Нетна настояща стойност на инвестициите - FNPV/C*) от (-11 558 194,32) лв. Това доказва, че помощта по проекта е ограничена **до минимално необходимата**, за да бъде проекта осъществим и **да постигне целите от общ интерес** за намаляване опустошителното въздействие на отпадъците, изхвърляни от корабите върху морските екосистеми и последиците от това за човешкото здраве.

В допълнение, с цел осигуряване спазването на принципа за пропорционалност още в прединвестиционните проучвания по проекта много внимателно са анализирани съществуващите съоръжения, тяхната физическа годност и необходимостта от нови ППС, отчетено е на кои от пристанищата и какви ППС и СПРЕАЗ са достатъчни и в препоръките<sup>22</sup> са дадени предложения за допълване само с такива ППС и СПРЕАЗ, с които да бъдат постигнати на изискванията по конвенцията и Директива (ЕС) 2019/883 при използване на възможно най-малък размер на финансиране и очакваните резултати по проекта.

Съгласно изводите и препоръките от т.8 на АРП с изпълнението на проекта се постига следната пропорционалност и ефективност:

- подобряване опазването на морската среда от изхвърлянето на отпадъци от кораби, чрез доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС във всички пристанища с национално значение. Адекватността на съоръженията за приемане на отпадъци в пристанищата се определя въз основа на размера, географското положение и вида на трафика, посещаващ пристанището, което от своя страна определя степента на подробност и обхвата на плана на пристанището за приемане и обработка на отпадъците. Тези планове са актуализирани и съобразени с новите изисквания на Директива (ЕС) 2019/883 от 17 април 2019 година, относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби

- гарантира се ефективността на операциите на морския и речен транспорт в пристанищата, чрез въвеждането на ИИП, като се избягва ненужната административна тежест за пристанищата и техните ползватели. Новият подход при използване на ИИП разчита в значителна степен на система за електронно докладване и обмен на информация, основана на съществуващите електронни системи, както и на принципа, че информацията следва да се докладва само веднъж. Това следва да улесни наблюдението и правоприлагането, като същевременно сведе до минимум свързаната с тези дейности административна тежест.

Относно размера на държавната помощ по проекта, може да се гарантира, че нейният размер **е минимално необходимия**, обосновано с принципите за образуване на таксите, които от една страна се стремят към стимулиращ ефект за предаване на

<sup>22</sup> Раздел 5 от Прединвестиционните проучвания за всяко едно от петте пристанищата за обществена транспорт с национално значение –Бургас, Варна, Русе, Лом и Видин;



отпадъците, т.е. размерът им да бъде минимизиран и от друга страна да се покриват непреките разходи и поне 30% от преките разходи.

Икономическите ползи по проекта не могат да бъдат остойностени, но качествените такива показват, че проекта води до значителни икономически ползи не само от изпълнение на задължителни условия за България, като член на ЕС, но и директни ползи за ползвателите на пристанищни услуги, населението в регионите на пристанищата и пристанищните Оператори на този вид услуги.

Въз основа на горното може да се приеме, че държавната помощ по проекта за доставка, монтаж и въвеждане експлоатация на ППС и СПРЕАЗ **е пропорционална и ефективна.**

*д) С реализацията на проекта ще бъде ли нарушена конкуренцията на пазара?*

Както е разяснено, по -горе, в т. 1, подточка г), в резултат на прилагането на Теста за държавна помощ, предварителната оценка е, че финансирането на доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на ППС и СПРЕАЗ по проекта от ДППИ **води нарушаване на конкуренцията**, по смисъла на член 107, член 1 от ДФЕС, на пазара на пристанищните услуги за приемането и обработването на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Поради което тази част от инвестиционния проект се определя като държавна помощ. В резултат на направен анализ съвместимостта, предварителната оценка е, че така определената държавна помощ може да се приеме за съвместима с вътрешния пазар на ЕС при спазване условията на чл. 56б и чл. 56в на ОРГО.

*е) На територията на Република България има ли доставени и монтирани ППС и СПРЕАЗ. Моля посочете следната информация за тях: местоположение на ППС и СПРЕАЗ; Тип на отпадъците събирани в тези ППС ; собственици /оператори на ППС и СПРЕАЗ, да се изясни дали някои от тези ППС и СПРЕАЗ ще се конкурират с новодоставените и монтирани ППС и СПРЕАЗ по проекта.*

В т.4.2 от прединвестиционните проучвания по проекта детайлно е описано актуалното състояние на наличните ППС и регистрираните оператори за приемане и обработка на отпадъците в пристанища за обществен транспорт с национално значение. В т. т.4.4 е представено и актуалното състояние по отношение на СПРЕАЗ – какви са наличностите и регистрираните оператори.

В Приложение 1 на прединвестиционните проучвания всяко от петте пристанища за обществен транспорт с национално значение е поместен приоритизиран списък с оборудване за ППС и СПРЕАЗ, базиран на анализа и препоръките от т. 4 на тези проучвания.



## 7. Заключение

Предвид гореизложеното, заключението от предварителната оценка за наличие на държавна помощ е, че публичните средства предоставени на ДППИ по настоящия проект:

- включват държавна помощ в полза на ДППИ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС за доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация ППС и СПРЕАЗ, която е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на чл.56б и чл. 56в на ОРГО;

- не включват държавна помощ в полза на ДППИ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС по отношение разработването, доставките и въвеждането в експлоатация на ИИП. Заключението се основава на представената информация по точка г), по-горе, където е обосновано, че дейностите по въвеждането в експлоатация и експлоатацията на ИИП са обект на законов монопол от страна на ДППИ. Като резултат, на основание разясненията от т. 188 на Известието може да се приеме, че финансирането на проекта по отношение на ИИП не попада в приложното поле на правилата за държавни помощи.

## 8. Законосъобразност на мярката

За да бъде законосъобразна мярката, администраторът на помощта (Управляващият орган на ОПТТИ) следва да изпълни своите задължения по чл. 27 от ЗДП и да информира Министерство на финансите (МФ) за помощта преди нейното прилагане във връзка с чл. 108(4) от ДФЕС. Помощта може да бъде предоставена само след одобрение от МФ.

В тази връзка, на основание чл. 27 от ЗДП Управляващия орган на ОПТТИ трябва да представи за одобрение на Министерство на финансите уведомление за намерение за предоставяне на държавна помощ по чл. 56б и чл.56в от ОРГО. Съгласно чл. 14, т.2 от ЗДП мярката (безвъзмездната помощ) по проекта, включваща държавна помощ не може да бъде предоставена преди нейното одобрение от министъра на финансите.