



**Финансирано от
Европейския съюз**

NextGenerationEU

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ

КОМПОНЕНТ 8 „УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ“

**ИНВЕСТИЦИЯ С8.17 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ – ПИЛОТНА СХЕМА ЗА
ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ”**

НАСОКИ ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ

**ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА СРЕДСТВА ЧРЕЗ ПОДБОР НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА
ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ ПО ПРОЦЕДУРА BG-RRP-8.013
„ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА
ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ**

МАЙ 2023 г.



Списък на съкращенията

ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДА БДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДОУ	Договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИС за МВУ	Информационна система за Механизма за възстановяване и устойчивост
ИТС	Интелигентни транспортни системи
ИТСР на райони за планиране от ниво NUTS 2	Интегрирани териториални стратегии за развитие на райони за планиране от ниво NUTS (Nomenclature of territorial units for statistics) 2
КСС	Количествено-стойностна сметка
КП	Краен получател ¹
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МВУ	Механизъм за възстановяване и устойчивост
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОЛАФ	Европейска служба за борба с измамите
ОС	Оценка за съвместимост на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони
ПВУ	План за възстановяване и устойчивост
ПИИ	Предложение за изпълнение на инвестиции
ПИРО	Плановите за интегрирано развитие на общините
РЕГЛАМЕНТ 1370/2007	Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета
СМР	Строително-монтажни работи
СНД	Структура за наблюдение и докладване

¹ Краен получател“, по смисъла на постановлението на МС №114 от 8 юни 2022 година за определяне на детайлни правила за предоставяне на средства на крайни получатели от Механизма за възстановяване и устойчивост, е кандидат за средства от Механизма за възстановяване и устойчивост, чието предложение за изпълнение на инвестиция е одобрено с решение на ръководителя на структурата за наблюдение и докладване в резултат на извършена процедура чрез подбор или чрез директно предоставяне на средства по това постановление и с когото е сключен договор или е издадена заповед за предоставяне на средства от Механизма.



**Финансирано от
Европейския съюз**

NextGenerationEU

УСЛОВИЯ ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ

за получаване на средства чрез подбор

на предложения за изпълнение на инвестиции от крайни получатели

по процедура BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“



СЪДЪРЖАНИЕ:

1. ИНВЕСТИЦИЯ С8.17 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ – ПИЛОТНА СХЕМА ЗА ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ ОТ НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.....	6
1.1. ВЪВЕДЕНИЕ	6
1.2. ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА НАСТОЯЩАТА ПРОЦЕДУРА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА СРЕДСТВА ПО МВУ	6
2. ПРОЦЕДУРА BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“	7
3. ЦЕЛИ НА ПРЕДОСТАВЯНИТЕ СРЕДСТВА И ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ	8
4. ОБЩ РАЗМЕР И ТЕРИТОРИАЛНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА.....	9
5. МИНИМАЛЕН И МАКСИМАЛЕН РАЗМЕР НА СРЕДСТВАТА.....	11
6. ПРОЦЕНТ НА СЪФИНАНСИРАНЕ.....	11
7. ДОПУСТИМИ КАНДИДАТИ - ПАРТНЬОРСТВА.....	11
8. ДОПУСТИМИ ДЕЙНОСТИ.....	13
9. ИЗПЪЛНИТЕЛИ ОТ СТРАНА НА КРАЙНИТЕ ПОЛУЧАТЕЛИ НА СРЕДСТВАТА.....	21
10. КАТЕГОРИИ РАЗХОДИ, ДОПУСТИМИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ	21
10.1. ДОПУСТИМИ РАЗХОДИ	21
10.2. НЕДОПУСТИМИ РАЗХОДИ	24
11. ПРИЛОЖИМ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ	26
11.1. МЕРКИ, КОИТО НЕ ПРЕДСТАВЛЯВАТ ДЪРЖАВНА ПОМОЩ.....	26
11.2. МЕРКИ ЗА ПОМОЩ, КОИТО ПРЕДСТАВЛЯВАТ УСЛУГИ ОТ ОБЩ ИКОНОМИЧЕСКИ ИНТЕРЕС В СЪОТВЕТСТВИЕ С РЕГЛАМЕНТ (ЕО) 1370/2007 ОТНОСНО ОБЩЕСТВЕНИТЕ УСЛУГИ ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН И АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ.....	27
12. ХОРИЗОНТАЛНИ ПОЛИТИКИ	31
12.1. УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ	31
12.2. РАВНИ ВЪЗМОЖНОСТИ И НЕДОПУСКАНЕ НА ДИСКРИМИНАЦИЯ, РАВЕНСТВО МЕЖДУ ПОЛОВЕТЕ	31
13. СПАЗВАНЕ НА ПРИНЦИПА ЗА „НЕНАНАСЯНЕ НА ЗНАЧИТЕЛНИ ВРЕДИ“	32
14. МАКСИМАЛЕН СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ.....	35



15.	РЕД ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ.....	36
16.	КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ..	39
17.	НАЧИН НА ПОДАВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ	44
18.	СПИСЪК НА ДОКУМЕНТИТЕ, КОИТО СЕ ПОДАВАТ НА ЕТАП КАНДИДАТСТВАНЕ	44
19.	КРАЕН СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ	46
20.	ПРОЦЕДУРА ЗА СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОРИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ С КРАЙНИТЕ ПОЛУЧАТЕЛИ И ИЗДАВАНЕ НА ОТКАЗИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА СРЕДСТВА	46
20.1.	УВЕДОМЯВАНЕ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО НА СНД	46
20.2.	СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОР ЗА ФИНАНСИРАНЕ	47
21.	ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ УСЛОВИЯТА ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ	48



1. ИНВЕСТИЦИЯ С8.17 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ – ПИЛОТНА СХЕМА ЗА ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ ОТ НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

1.1. ВЪВЕДЕНИЕ

В рамките на Компонент 8 „Устойчив транспорт“ на Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) на Република България се изпълнява реформа „Устойчива градска мобилност“, чиято цел е да насърчи използването на **планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ)**, интегрирани в териториалните стратегии за развитие на регионите за планиране от ниво NUTS 2 и в плановете за развитие на общините.

В тази връзка настоящата процедура е пилотна схема в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която въвежда изискване за **съответствие на мерките за развитие на градския транспорт (включително междуселищния) в общините с планове за устойчива градска мобилност**, разработени като част от плановете за интегрирано развитие на общините или като самостоятелен стратегически документ.

Основната цел е да се изпълнят мерки за устойчива градска мобилност в партньорства при наличието на идентифицирани проекти/приоритети в одобрените Планове за интегрирано развитие на общините (ПИРО) и в Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите от ниво NUTS 2, както и съответствие с одобрените Плановете за устойчива градска мобилност (интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО).

Реализацията на пилотната схема за подкрепа за устойчива градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи ще допринесе за изграждане на зарядни станции за превозни средства на публичния транспорт, доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за градския и междуселищния обществен транспорт, разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността на обществения транспорт.

1.2. ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА НАСТОЯЩАТА ПРОЦЕДУРА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА СРЕДСТВА ПО МВУ

Ресорно министерство (РМ) – Структура за наблюдение и докладване (СНД) съгласно ПМС №157 от 7 юли 2022 г. за определяне на органите и структурите, отговорни за изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България и на техните основни функции, отговорна за изпълнението на инвестиция „Екологосъобразна мобилност – пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност“ е Министерство на регионалното развитие и благоустройството, в частност Главна дирекция „Стратегическо планиране и програми за регионално развитие“ (ГД СППРР). Тя е отговорна дирекция за цялостното изпълнение на инвестицията, в т. ч. публикуване на Насоки за кандидатстване, сключване на договори, мониторинг и контрол на изпълнението, извършване на плащания към крайните получатели, отчитане степента на изпълнението към Министерство на финансите. Отговорни ведомства за изпълнение на инвестицията: Министерство на регионалното развитие и благоустройството,



Министерски съвет – Централно координационно звено, Министерство на финансите – дирекция „Национален фонд“ и дирекция „Икономическа и финансова политика“, Изпълнителна агенция „Одит на средствата от ЕС“.

Цялостният контрол на изпълнението на инвестициите по ПВУ се осъществява от дирекция „Национален фонд“ в Министерство на финансите.

„Краен получател“ по смисъла на постановление на Министерски съвет №114 от 8 юни 2022 г. за определяне на детайлни правила за предоставяне на средства на крайни получатели от Механизма за възстановяване и устойчивост, е кандидат за средства от Механизма за възстановяване и устойчивост, чието предложение за изпълнение на инвестиция е одобрено с решение на Ръководителя на Структурата за наблюдение и докладване в резултат на извършена процедура чрез подбор или чрез директно предоставяне на средства по това постановление и с когото е сключен договор или е издадена заповед за предоставяне на средства от Механизма.

2. ПРОЦЕДУРА BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“

Настоящата процедура е в изпълнение на инвестиция С8.17 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ – ПИЛОТНА СХЕМА ЗА ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ на Плана за възстановяване и устойчивост (ПВУ) на Република България.

Насоките за кандидатстване по настоящата процедура утвърждават: Условието за кандидатстване за получаване на средства и Условието за изпълнение на одобрените инвестиции (Приложение Е2).

Средствата по настоящата процедура се предоставят чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиции от крайни получатели, съгласно чл. 3, ал. 2, т. 1 на Постановление на Министерския съвет №114/08.06.2022 г. за определяне на детайлни правила за предоставяне на средства на крайни получатели от Механизма за възстановяване и устойчивост (Обн. ДВ. бр.43 от 10 Юни 2022 г.,изм. и доп. ДВ. бр.70 от 30 Август 2022 г.).

Кандидатстването по настоящата процедура се осъществява въз основа на предложения за изпълнение на инвестиция (ПИИ), които се оценяват в съответствие с критериите, описани в настоящите насоки за кандидатстване. Кандидатите за средства подават предложение за изпълнение на инвестиция чрез формуляр за кандидатстване в Информационната система за Механизма за възстановяване и устойчивост (ИС за МВУ) в съответствие с условията, определени в настоящите насоки за кандидатстване.

Оценката по настоящата процедура ще се извършва на един етап, в съответствие с чл. 17 на Постановление на Министерския съвет №114/08.06.2022 г. за определяне на детайлни правила за предоставяне на средства на крайни получатели от Механизма за възстановяване и устойчивост (Обн. ДВ. бр.43 от 10 Юни 2022 г.,изм. и доп. ДВ. бр.70 от 30 Август 2022 г.).

Оценката и класирането на ПИИ се извършва от комисия за оценка, назначена със заповед на Ръководителя на Структурата за наблюдение и докладване.



ВАЖНО: В рамките на процедурата няма да бъдат подкрепяни дейности, финансирани по друг проект, програма или каквато и да е друга финансова схема, произлизаща от националния бюджет, бюджета на Европейския съюз или друга донорска програма. Недопускането на дублиране на дейности ще се съблюдава както на етап кандидатстване (чрез декларации), така и преди сключване на договора за финансиране (чрез проверки за двойно финансиране и др.).

Проверката за липса на двойно финансиране се извършва от СНД чрез всички достъпни методи, включително, но не само, чрез проверка на информацията в ИСУН 2020, запитвания към други финансиращи институции, проверка в интернет и преглед на представена от кандидата документация, относно извършени вече дейности за устойчива градска мобилност. По отношение на разходи, за които се установи наличие на двойно финансиране в процеса на оценка, оценителната комисия взема мотивирано решение за отпадане на установения вече финансиран разход от бюджета на ПИИ или за отхвърляне на ПИИ, ако изключването на разхода ще доведе до нецелесъобразност на инвестицията. След приключване на процеса по оценка на ПИИ и преди издаване на решение за предоставяне на средства по настоящата процедура, СНД отново извършва проверката за липса на двойно финансиране на одобрените за финансиране ПИИ и при наличие на предложения, при които се установи, че не е спазена забраната за двойно финансиране, Ръководителят на СНД издава мотивирано решение, с което отказва предоставянето на средства от Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ).

3. ЦЕЛИ НА ПРЕДОСТАВЯНИТЕ СРЕДСТВА И ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ

Основната цел на настоящата процедура е изпълнение на интегрирани мерки за устойчива градска мобилност.

Конкретни цели:

- Да се подкрепи устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи;
- Да се създаде обществен транспорт с по-малко потребление на енергия, което ще доведе до спестяване на публичен ресурс;
- Да се реализира ефективна свързаност между градските и селските райони.

Очаквани резултати от изпълнението на процедурата:

- Доставка на нови превозни средства (автобуси/тролейбуси) – целева стойност: **68 броя**;
- Изграждане на нови зарядни станции (зарядни точки) за нуждите на обществения транспорт – целева стойност: **27 броя**;



- Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта) – целева стойност: **10 броя**;
- Реализирани инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти.

ВАЖНО: Във формуляра за кандидатстване, в зависимост от включените дейности в ПИИ, кандидатите предоставят информация за съотносимите по-долу индикатори по процедурата:

1. Нови превозни средства с нулеви емисии (RRP203) – количествен индикатор, отчита се с натрупване;
2. Зарядни станции за превозни средства за обществен транспорт (RRP204) – количествен индикатор, отчита се с натрупване;
3. Интелигентни цифрови решения за транспорта в общините (RRP205) – количествен индикатор, отчита се с натрупване;
4. Реализирани инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти (RRP206) – качествен индикатор, отбелязва се с „да“ или „не“.

4. ОБЩ РАЗМЕР И ТЕРИТОРИАЛНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА

Общият размер на средствата с ДДС по настоящата процедура е в размер на **100 008 386,71 лева**, от които **3 048 953,40 лева** представляват ДДС и се финансират от държавния бюджет:

БЮДЖЕТ НА ПРОЦЕДУРАТА	лева	евро
Безвъзмездно финансиране по МВУ, без ДДС	96 959 433,31	49 574 571,06
Невъзстановим ДДС (от националния бюджет)	3 048 953,40	1 558 905,12
ОБЩО	100 008 386,71	51 133 476,18

Всяко ПИИ следва задължително да включва партньорство, с кандидат една от **40-те градски общини** от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, в които има населени места над 15 000 жители, както следва:



Айтос, Асеновград, Ботевград, Велинград, Враца, Габрово, Горна Оряховица, Гоце Делчев, Димитровград, град Добрич, Дупница, Казанлък, Карлово, Карнобат, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Лом, Монтана, Нова Загора, Пазарджик, Панагюрище, Перник, Петрич, Пещера, Разград, Самоков, Сандански, Свиленград, Свищов, Севлиево, Силистра, Сливен, Смолян, Троян, Търговище, Харманли, Хасково, Шумен и Ямбол.

Кандидатът подава предложението за изпълнение на инвестиция и е отговорен за изпълнението на всички дейности по него.

Ресурсът по процедурата е разпределен между допустимите общини за 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, както следва:

Район за планиране NUTS 2	Допустими кандидати - общини	Бюджет на безвъзмездна финансова помощ по МВУ без ДДС, в лева	Средства от националния бюджет за покриване на невъзстановим ДДС, в лева
Северозападен район	Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян	16 159 905,55	508 158,90
Северен централен район	Габрово, Горна Оряховица, Разград, Свищов, Севлиево, Силистра	16 159 905,55	508 158,90
Североизточен район	град Добрич, Търговище, Шумен	16 159 905,55	508 158,90
Югоизточен район	Айтос, Казанлък, Карнобат, Нова Загора, Сливен, Ямбол	16 159 905,55	508 158,90
Южен централен район	Асеновград, Велинград, Димитровград, Карлово, Кърджали, Пазарджик, Панагюрище, Пещера, Свиленград, Смолян, Харманли, Хасково	16 159 905,55	508 158,90
Югозападен район	Ботевград, Гоце Делчев, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански	16 159 905,55	508 158,90

В случай на партньорство между общини от различни райони за планиране от ниво NUTS 2, района за планиране, в който попада тяхното ПИИ, е района за планиране от ниво NUTS 2 към който принадлежи общината кандидат в сформираното партньорство.



На база на оценката ще се съставят 6 списъка с предложени за финансиране предложения за всеки един от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, подредени по реда на тяхното класиране.

Всички предложения, които са преминали минималния праг на оценка, но за които не достига финансиране по настоящата процедура, ще формират списък с резервни предложения.

В случай, че на ниво отделен регион за планиране от ниво NUTS 2 не бъдат подадени достатъчен брой ПИИ или не бъдат одобрени достатъчен брой ПИИ за усвояване на размера на предвидените средства на ниво NUTS 2 в размер на **16 668 064,45 лева** с ДДС, СНД си запазва правото да направи преразпределение на ресурса за финансиране на одобрени резервни ПИИ по другите региони за планиране от ниво NUTS 2 до достигане на наличния финансов ресурс по процедурата.

В случай, че след провеждането на обществените поръчки по първите одобрени ПИИ се реализират спестявания, ще бъдат финансирани ПИИ по реда на тяхното класиране до размера на наличния ресурс по процедурата.

5. МИНИМАЛЕН И МАКСИМАЛЕН РАЗМЕР НА СРЕДСТВАТА

Минималният размер на безвъзмездните средства по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция следва да е **2 000 000 лева с ДДС**.

Максималният размер на безвъзмездните средства по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция не може да надхвърля **8 334 000 лева с ДДС**.

6. ПРОЦЕНТ НА СЪФИНАНСИРАНЕ

По процедурата могат да се предоставят безвъзмездно средства до 90% от максималния размер на безвъзмездните средства за ПИИ.

Кандидатът следва да осигури собствен принос в размер на **10% от допустимите разходи по ПИИ**.

7. ДОПУСТИМИ КАНДИДАТИ И ПАРТНЬОРИ

ВАЖНО: За целите на процедурата е задължително кандидатстването **в партньорство** между: две общини и един оператор на обществена услуга за превоз на пътници.

При подаване на предложение за изпълнение на инвестиция следва да се представи **Партньорско споразумение** в свободен текст, в което следва да са разписани всички права и задължения на кандидата и партньорите. Партньорствата, създадени за целите на настоящата процедура за предоставяне на средства по МВУ, не е необходимо да бъдат регистрирани в съда.

Допустими кандидати по настоящата процедура са:



- **40-те градски общини** от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, както следва: Айтос, Асеновград, Ботевград, Велинград, Враца, Габрово, Горна Оряховица, Гоце Делчев, Димитровград, град Добрич, Дупница, Казанлък, Карлово, Карнобат, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Лом, Монтана, Нова Загора, Пазарджик, Панагюрище, Перник, Петрич, Пещера, Разград, Самоков, Сандански, Свиленград, Свищов, Севлиево, Силистра, Сливен, Смолян, Троян, Търговище, Харманли, Хасково, Шумен и Ямбол;

Допустими партньори по процедурата са:

- **40-те градски общини** от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, както следва: Айтос, Асеновград, Ботевград, Велинград, Враца, Габрово, Горна Оряховица, Гоце Делчев, Димитровград, град Добрич, Дупница, Казанлък, Карлово, Карнобат, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Лом, Монтана, Нова Загора, Пазарджик, Панагюрище, Перник, Петрич, Пещера, Разград, Самоков, Сандански, Свиленград, Свищов, Севлиево, Силистра, Сливен, Смолян, Троян, Търговище, Харманли, Хасково, Шумен и Ямбол;
- **Общините, попадащи в дефиницията за селски район² (селски общини)**, са допустими партньори в контекста на връзките между селските и градските райони и функционалните зони.³
- **оператори на обществена услуга за превоз на пътници (оператори) съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007**. В общия случай това са публични или частни дружества (превозвачи), на които е възложено да извършват обществен превоз на пътници **по утвърдени транспортни схеми⁴ на територията на Република България** – републиканска, междуобластна, областни и общински, в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета

² **215 общини, попадащи в дефиницията за селски район, съгласно Споразумението за партньорство 2021-2027 г.:**

Банско, Белица, Гърмен, Кресна, Разлог, Сатовча, Симитли, Струмяни, Хаджидимово, Якоруда, Камено, Малко Търново, Несебър, Поморие, Приморско, Руен, Созопол, Средец, Сунгурларе, Царево, Аврен, Аксаково, Белослав, Бяла, Ветрино, Вълчи дол, Девня, Долни чифлик, Дългопол, Провадия, Суворово, Елена, Златарица, Лясковец, Павликени, Полски Тръмбеш, Стражица, Сухиндол, Белоградчик, Бойница, Брегово, Грамада, Димово, Кула, Макреш, Ново село, Ружинци, Чупрене, Борован, Бяла Слатина, Козлодуй, Криводол, Мездра, Мизия, Оряхово, Роман, Хайредин, Дряново, Трявна, Балчик, Генерал Тошево, Добрич-селска, Каварна, Крушари, Тервел, Шабла, Ардино, Джебел, Кирково, Крумовград, Момчилград, Черноочене, Бобов дол, Бобошево, Кочериново, Невестино, Рила, Сапарева баня, Трекляно, Априлци, Летница, Луковит, Тетевен, Угърчин, Ябланица, Берковица, Бойчиновци, Брусарци, Вълчедръм, Вършец, Георги Дамяново, Медковец, Чипровци, Якимово, Батак, Белово, Брацигово, Лесичово, Ракитово, Септември, Стрелча, Сърница, Брезник, Земен, Ковачевци, Радомир, Трън, Белене, Гулянци, Долна Митрополия, Долни Дъбник, Искър, Кнежа, Левски, Никопол, Пордим, Червен бряг, Брезово, Калояново, Кричим, Куклен, Лъки, Марица, Перушица, Първомай, Раковски, Родопи, Садово, Сопот, Стамболийски, Съединение, Хисаря, Завет, Исперих, Кубрат, Лозница, Самуил, Цар Калоян, Борово, Бяла-Русенско, Ветово, Две могили, Иваново, Сливо поле, Ценово, Алфатар, Главиница, Дулово, Кайнарджа, Ситово, Тутракан, Котел, Твърдица, Баните, Борино, Девин, Доспат, Златоград, Мадан, Неделино, Рудозем, Чепеларе, Антон, Божурище, Годеч, Горна Малина, Долна баня, Драгоман, Елин Пелин, Етрополе, Златица, Ихтиман, Копривщица, Костенец, Костинброд, Мирково, Пирдоп, Правец, Своге, Сливница, Чавдар, Челопеч, Братя Даскалови, Гурково, Гълъбово, Мъглиж, Николаево, Опан, Павел баня, Раднево, Чирпан, Антоново, Омуртаг, Опака, Попово, Ивайловград, Любимец, Маджарово, Минерални бани, Симеоновград, Стамболово, Тополовград, Велики Преслав, Венец, Върбица, Каолиново, Каспичан, Никола Козлево, Нови пазар, Смядово, Хитрино, Болярово, Елхово, Стралджа, Тунджа.

³ Функционалните градски зони се състоят от гъсто населен град и по-малко населена зона за пътуване до работното място, чийто пазар на труда е силно интегриран с града.

⁴ Съгласно Чл. 17. от Закона за автомобилните превози.



(Регламент (ЕО) № 1370/2007) и правилата⁵ за извършване на обществен превоз на пътници.

ВАЖНО УСЛОВИЕ ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ:

Общината-кандидат и/или общината-партньор следва да има сключен (действащ) Договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ) с оператор на обществена услуга за превоз на пътници, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година, относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007), както и в съответствие с Наредба №2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба №2/2002 г.), с които е възложено предоставянето на обществена услуга за превоз на пътници.

Кандидатът и партньорите участват съвместно в подготовката и/или изпълнение на инвестицията или на предварително заявени във формуляра за кандидатстване дейности от инвестицията.

Партньорите участват при изпълнението на ПИИ, като направените от тях разходи в тази връзка са допустими по идентичен начин, както и разходите, направени от крайните получатели.

Общинските администрации - кандидати и всеки един от партньорите – оператори на обществен транспорт и общински администрации, следва да попълнят Декларация за съответствие с изискванията на процедурата (съответно Приложение В1 и Приложение В2).

8. ДОПУСТИМИ ДЕЙНОСТИ

Основните допустими дейности са:

Дейност 1: Доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства.

Ниско емисионни превозни средства се допускат само по изключение, когато кандидатът може да обоснове наличие на конкретни непреодолими обстоятелства, поради които не може да достави нулево-емисионни превозни средства. Обосновката за доставка на ниско емисионни превозни средства следва да е обективна и базирана на конкретни данни и обстоятелства за липсата на възможност за доставка на нулево емисионни превозни средства.

⁵ Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане (Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси



Превозните средства с нулеви и/или ниски емисии трябва да отговарят на следните изисквания в съответствие с Техническите насоки за прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“:

а) автобуси с нископоставен под (категории М2 и М3) – само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа (plug-in хибриди);

б) автобуси с високопоставен под (категории М2 и М3) – всички автобуси, които отговарят на най-новите изискванията по отношение на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

ВАЖНО: Дейност 1 е задължителна за включване към всяко предложение за изпълнение на инвестиции!

Новият подвижен състав, трябва да отговаря на всички стандарти за достъпност, като по този начин се гарантира зачитането на правата на хората с увреждания.

Дейност 2: Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт.

Дейността включва проектиране, изграждане, присъединяване и опериране на новоизградените точки за зареждане, както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществения транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси.

Изградените по процедурата зарядни станции следва да обслужват единствено новите превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) по Дейност 1.

Местоположенията на зарядните станции следва да бъдат съобразени с изпълнението на маршрутните разписания на транспортната мрежа и да бъдат посочени в Обосновката към ПИИ.

В Обосновката към ПИИ, както и в Партньорското споразумение, следва да се представи информация, дали новоизградените по процедурата зарядни станции ще се експлоатират от съответните оператори на обществена услуга за превоз на пътници или ще се управляват от съответната община кандидат.

ВАЖНО: Дейности 1 и 2 са допустими за изпълнение по настоящата процедура, само ако са обвързани и необходими за изпълнението на конкретно задължение за обществен превоз на пътници и не се използват за друга дейност.



Дейност 3: Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта).

Допустими са дейности по разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи и мерки за цифровизация на транспорта - интелигентно цифрово решение за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт чрез системи за автоматизирано управление и контрол на движението, откриване и локализиране на превозни средства, системи за информация на пътниците в реално време, автоматизирани системи за продажба на билети или приоритизиране на превозните средства за обществен транспорт и др.

Конкретните интегрирани мерки, предвидени за изпълнение, следва да бъдат идентифицирани в Обосновката към ПИИ. В Обосновката следва да се конкретизира кой ще отговаря за внедряването, инсталирането, управлението и поддръжката на системите. В случай, че на територията на съответната община има наличие на изградени ИТС, в Обосновката следва да се опише взаимовръзката между досега съществуващите и предвидени за изграждане нови системи.

В случай че се предвижда оборудване с електронни информационни табла (ЕИТ), следва да се представи подробен списък на спирките, които ще бъдат оборудвани с ЕИТ с описание на маршрута, включително и подлежащи за включване в информационната система на територията на общината. За да има проследимост в реално време на превозните средства и да е налице възможност ползвателите да се информират за спазването на разписанието, за информационните табла на спирките следва да се предвиди проектиране и изпълнение на захранването с електроенергия и свързването им с центъра за управление на трафика. В случай, че ПИИ включва ЕИТ с информация в реално време, следва да се посочи кой ще поддържа информацията. Чрез въвеждане в експлоатация на ЕИТ и допълнителните към тях елементи, следва да се предвидят и разходи за доставка на оборудването, за поддръжка на системата, както и да се предвиди съответното приложно програмно осигуряване.

Целесъобразността на дейността и обвързаността ѝ със съществуващите интелигентни транспортни системи и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт следва да бъде аргументирана в Обосновката към ПИИ.

Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти.

Дейността включва изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т. ч.:

- изграждане на пешеходни надлези с достъп за хора с намалена подвижност;
- изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки;
- изграждане на велосипедна инфраструктура;



- изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях.

Мерките, насочени към изграждане на нова инфраструктура за безопасна градска мобилност, следва задължително да включват подобряване на достъпа за хора с увреждания. ПИИ следва да са съобразени с *Наредба № РД-02-20-2 от 26 януари 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията (в сила от 13.03.2021 г.)*.

ВАЖНО: Дейност 4 се базира на идентифицираните нужди от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДА БДП) за съответната община (съгласно ПРИЛОЖЕНИЕ Н: Приложение към анализ за състоянието на безопасността на движението по пътищата на 40-те градски общини от шестте района за планиране от ниво 2).

В случай на констатирана необходимост, е възможно/допустимо да бъдат включени и други мерки (извън Приложение Н) чрез обосновано посочени мотиви от страна на общината кандидат и на база на нарочно писмо за одобрение на исканата промяна от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Дейност 5: Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД).

ГПОД се разработват съгласно *Наредба №1 от 17 януари 2001 г. (посл. изм. и доп. ДВ. бр. 20 от 08.03.2019 г.) за организиране на движението по пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството*.

ГПОД е основен документ за съответното населено място, с който се уреждат редица принципни въпроси като: организация на транзитното движение, маршрутите на линиите от обществен транспорт, посочност и предимства на движението, скоростни режими, пешеходно и велосипедно движение, режими на престой и паркиране. С него се представят още обобщена схема на пътните знаци и списък с организационни и инженерно-технически мероприятия, с които се регулира организацията на движението в населеното място за постигане на безопасни условия за придвижване на всички участници в движението.

Важен аспект при разработването/актуализирането на ГДОП е определянето на конфликтните точки в движението и изследването на причините за възникването им, с цел отстраняване на рискове за безопасността на движението.

Целесъобразността на дейността следва да бъде аргументирана в Обосновката към ПИИ.

Други допустими дейности, съпътстващи основните допустими дейности:

- Дейности за изготвяне на инвестиционни идейни/технически/работни проекти и КСС към тях, съгласно ЗУТ;



- Дейности, свързани с набавянето на необходими разрешителни документи, изискващи се от националното законодателство, включително и свързаните с тях такси, дължими на съответните компетентни органи и експлоатационните дружества;
- Дейности за извършване на оценка на съответствието на проектите, съгласно ЗУТ;
- Дейности за извършване на авторски надзор, съгласно ЗУТ;
- Дейности за извършване на строителен надзор, съгласно ЗУТ;
- Дейности за въвеждане на обектите в експлоатация, съгласно ЗУТ;
- Дейности за осъществяване на информация и публичност;
- Дейности за осъществяване на организация и управление.

Изисквания към ПИИ:

ПИИ следва да се основават на наличие на идентифицирани проекти или нужди и/или приоритети в одобрените Планове за интегрирано развитие на градските общини (ПИРО) и в Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите от ниво NUTS 2 и да бъдат в съответствие с одобрените Планове за устойчива градска мобилност на градските общини (самостоятелни, интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО).

В тази връзка на етапа на кандидатстване във формуляра за кандидатстване се посочва линк за достъп до публикуваните одобрени Планове за интегрирано развитие на общините (ПИРО), Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите от ниво NUTS 2 и Плановете за устойчива градска мобилност (самостоятелни, интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО), а във формуляра за кандидатстване задължително следва да се опишат съответните проекти/приоритети от цитираните документи, на които се основава ПИИ.

ВАЖНО: Придобитите в резултат от финансирането по настоящата процедура активи са собственост на съответната община краен получател/ партньор, изпълняващи ПИИ.

С цел обосновка на предвидените дейности и разходи, на етапа на кандидатстване задължително се представят:

1. Обосновка на ПИИ.

При подготовката на ПИИ, кандидатът трябва да докаже целесъобразността на избраните инвестиции от гледна точка на икономически, технически и екологични аспекти, като за целта представи обосновка за всички предвидени дейности в ПИИ – като броя и вида нови екологични превозни средства, зарядни станции, ИТС, мерки за безопасна градска мобилност, разработване/актуализиране на Генерални планове за организация на движението (ГПОД) и



други необходими за постигане на целите на ПИИ. За доказване на целесъобразността на инвестицията кандидатът може да използва информация относно наличните линии от общинската транспортна мрежа и дължина на линията в километри, както и пътничкопотока (в хил. бр. за 2022 г.) за различните видове общински транспорт; данни относно наличния подвижен състав, вкл. брой, модел, година на производство, от колко време се използва и съответно срока на експлоатация. Обосновката следва да дава оценка на необходимостта от предложението за изпълнение на инвестиция – аргументация, подкрепена с прогнозни данни за допълнителния брой пътувания в резултат на интервенциите/ очакван брой пътничкопоток, който ще използва новите превозни средства и др.

Обосновката на ПИИ трябва да съдържа достатъчна информация за настоящата ситуация, включително наличните маршрути, вело- и пешеходни алеи, транспортни средства и съоръжения, да представя оценка на необходимостта и да дефинира обхвата на предложението за изпълнение на инвестиция. Анализът следва да представи визия за развитие на транспорта, в съответствие с релевантни стратегически документи и да бъде в съответствие с Плановите за устойчива градска мобилност и актуална транспортно-комуникационна схема на града, и да докаже целесъобразността на избраните дейности в ПИИ. **Следва да се включи информация как ще бъдат експлоатирани активите, закупени/изградени по ПИИ, в пълно съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) №1370/2007, относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.**

В Обосновката на ПИИ следва да бъде включено и описание на очаквания ефект от инвестициите за подобряване на пътната безопасност в съответната община.

Обосновката на ПИИ следва да съдържа информация за необходимостта от конкретните сформирани партньорства включително по отношение на връзките между селските и градските райони и функционалните зони (ако е приложимо).

2. Действащ договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ).

Действащият ДОУ за обществен превоз на пътници, сключен между общината и оператора, следва да съответства на правилата по Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007) и Наредба №2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба №2/2002 г.).

Договорът за извършване на обществена услуга за обществен превоз на пътници описва правата и задълженията на страните по договора (на общината и дружеството – оператор), като задълженията на оператора се определят от общината. Операторът трябва да изпълни задълженията си по договора, като в замяна получава правото на компенсация, в съответствие с действащото законодателство.

Действащият ДОУ следва да съответства на изискванията, посочени в Приложение О.

3. Анализ на заложените разходи по ПИИ.



С оглед определяне на реалистичността на всички предвидени разходи, кандидатът следва да приложи към формуляра за кандидатстване в Информационната система (ИС) за МВУ анализ относно остойностяването на дейностите, включени в ПИИ. За дейностите по организация и управление, както и тези по информация и комуникация следва да бъде представен анализ на остойностяването, единствено в случаите, в които същите **се извършват изцяло от външен изпълнител** (които не са по единна ставка).

В анализа се посочва въз основа на какви документи или проучвания са остойностени дейностите. Посочват се оферти/ извлечение от каталог на производители/ доставчици, информация за вече сключени и изпълнени договори със сходни параметри и предмет, в следствие на което е посочена стойността на бюджетния разход. По преценка на кандидата е допустимо представянето на пазарни консултации по смисъла на ЗОП, пазарни проучвания и/или проучване в интернет, ползвани при остойностяването и др. При позоваване на оферти се прилагат самите оферти (минимум две), при позоваване на извлечение от каталог на производители/доставчици се прилагат извлеченията от каталога или се посочват съответните линкове към продукта. При възможност се представя детайлна разбивка на остойностяването по количества и единични цени, както и обосновка за размера на единичните цени и за съответствието им с пазарните цени към датата на подаване на ПИИ. Тази детайлна разбивка следва да съответства на формираната обща стойност на разходите по дейностите в бюджета на ПИИ.

4. Анализ на въздействието върху околната среда. Решение по ОВОС.

Необходимо е представянето на становище от съответната компетентна институция (РИОСВ/МОСВ) дали следва да бъдат проведени разрешителните и/или съгласувателните процедури по реда на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и Закона за защитените територии (ЗЗТ).

Становището от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ, следва да включва:

Писмо по чл. 2, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ, че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от същата наредба,

или

Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, съгласно чл. 8 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда с характер „да не се извършва ОВОС“ или Решение по ОВОС за одобряване, съгласно чл. 18 от същата наредба,

или



Решение по чл. 18 или чл. 28 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони за одобряване.

В случай на издадени Решения по ЗООС и ЗБР, инвестиционният проект следва да бъде съобразен с условията и мерките в Решенията и да съответства на описаните параметрите в тях.

Становището от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ, следва да бъде включено към пакета документи „Техническа документация“ при кандидатстване с ПИИ в ИС за МВУ.

5. **Остойностен списък с описание на всички предвидени доставки** (съгласно образец Приложение Б);
6. **Контролен лист за самооценка относно съблюдаване на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“ (DNSH)** (попълва се в раздел „Е-Декларации на формуляра за кандидатстване);
7. **Идейни/технически/работни инвестиционни проекти, съгласно ЗУТ, и разрешителни документи към тях, включително количествено-стойностни сметки (КСС) за предвидените за изпълнение строително-монтажни работи (СМР)** – прилагат се към пакета документи „Техническа документация“ при кандидатстване с ПИИ в ИС за МВУ (прилагат се само в случай на изпълнение на СМР).

ВАЖНО: Дейностите следва задължително да бъдат извършвани върху общинска/държавна недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на общината, за което следва да бъдат представени необходимите документи.

ВАЖНО: Кандидатите по процедурата носят пълната отговорност за качеството и пълнотата на разработената техническа документация, включително за законосъобразността при изготвянето, съгласуването и одобряването ѝ, съгласно действащата нормативна уредба, в качеството им на Възложители при изпълнение на инвестиция. Задължение на крайния получател е да съхранява оригинал на техническата документация в целия ѝ наличен обем и свързаната с нея налична документация (съгласувания, одобрения, разрешения и др.).

Готовият инвестиционен идеен/работен/технически проект следва да бъде изготвен и одобрен съгласно Закона за устройство на територията, Наредба №4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти и действащата нормативна уредба, придружен от количествени сметки (КС) по приложимите части и количествено-стойностна сметка по видове СМР в пълно съответствие с КС на проектантите.



9. ИЗПЪЛНИТЕЛИ ОТ СТРАНА НА КРАЙНИТЕ ПОЛУЧАТЕЛИ НА СРЕДСТВАТА

Крайният получател на средствата и неговите партньори (ако това е включено в партньорското споразумение) следва да сключват договори с изпълнители за осъществяването на дейности по ПИИ. При избора на изпълнители, крайният получател/партньора/ите прилага Закона за обществените поръчки (ЗОП) или съответните нормативни актове. Избраните изпълнители не са партньори по ПИИ.

Процедурите по ЗОП се провеждат от крайните получатели/партньори, които ще изпълняват ПИИ, при спазване на нормативните изисквания.

Обществените поръчки подлежат на предварителен контрол от Агенцията по обществени поръчки (АОП) в съответствие с чл. 229, ал. 1, т. 2, букви г), д) и е) от ЗОП. В допълнение, извън посочената проверка на АОП, СНД извършва предварителен контрол за съответствие с приложимите европейски и национални изисквания в областта на обществените поръчки на обявлението и документацията за участие в обществената поръчка, както и предложението за изменение на договор. Предварителният контрол за законосъобразност е превантивна контролна дейност, която е насочена да предотвратява вземането на незаконосъобразни решения.

СНД извършва последващ контрол на приключили процедури за избор на изпълнител въз основа на оценка на риска.

Когато в рамките на дейностите на контрол на СНД се установят индикатори за измама, корупция или конфликт на интереси и двойно финансиране, се прилага процедура за докладване на сигнали за сериозни нередности към съответно компетентните за това институции.

ВАЖНО:

ПРЕДВИД ЗАЛОЖЕНИТЕ ЕТАПНИ ЦЕЛИ ПО НАСТОЯЩАТА ИНВЕСТИЦИЯ СЛЕДВА КАНДИДАТЪТ/ПАРТНЬОРЪТ ДА Е В НАПРЕДНАЛ ЕТАП НА ПОДГОТОВКА И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ПОРЪЧКИ, ПРЕДВИДЕНИ В ПИИ ПО ПРОЦЕДУРАТА, ЗА КОЕТО НА ЕТАПА НА КАДНДИДАТСТВАНЕ СЛЕДВА ДА ПРЕДСТАВИ ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА/СКЛЮЧЕН ДОГОВОР ПО ДЕЙНОСТ 1 И/ИЛИ ДЕЙНОСТ 2.

10. КАТЕГОРИИ РАЗХОДИ, ДОПУСТИМИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ

10.1. ДОПУСТИМИ РАЗХОДИ

При предоставяне на средства за конкретно предложение за изпълнение на инвестиция ще бъдат взети под внимание само допустимите разходи, детайлно описани по-долу.

Допустимите разходи не трябва да противоречат на Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост, и на всички други закони и подзаконови



нормативни актове от приложимото право на Европейския съюз и българското законодателство и настоящите насоки за кандидатстване.

Период на допустимост на разходите:

Разходите са допустими за финансиране, ако са направени от крайния получател на средствата/партньора и са платени от 1 февруари 2020 г. до 30 юни 2026 г. включително.

ВАЖНО: Всички разходи, извършени от крайните получатели/партньори след 30.06.2026 г. (включително) по неприключили ПИИ, не се изплащат от Снд и следва да се реализират със собствени средства на крайните получатели.

Допустими разходи, финансирани със средства от МВУ:

Преките допустими разходи по настоящата процедура, свързани с изпълнението на дейностите по предложенията, са обобщени в следните основни групи:

1. Разходи за доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт.
2. Разходи за доставка на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт;
3. Разходи за извършване на СМР за изграждане на зарядни станции и за изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, в т. ч. разходи за всички съпътстващи/спомагателни СМР, необходими за изпълнение на мерките;
4. Разходи за разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта);
5. Разходи за разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД);
6. Разходи за изготвяне на инвестиционни идейни/технически/работни проекти и КСС към тях;
7. Разходи, свързани с набавянето на необходими разрешителни документи, изискващи се от националното законодателство, включително и свързаните с тях такси, дължими на съответните компетентни органи и експлоатационните дружества;
8. Разходи за извършване на оценка на съответствието на проектите;
9. Разходи за извършване на авторски надзор;
10. Разходи за извършване на строителен надзор;
11. Разходи за въвеждане на обектите в експлоатация;



Непреките допустими разходи по настоящата процедура, са:

12. Разходи за осъществяване на организация и управление, включващи разходи за възнаграждения на персонала по администриране на предложението за изпълнение на инвестиция, включително дължимите осигурителни вноски;
13. Разходи за осъществяване на информация и публичност.

Общо непреките допустими разходи по настоящата процедура следва да са в размер до 2% от общите преки допустими разходи, включени в предложението за изпълнение на инвестиция, без ДДС.

ВАЖНО: Непреките допустими разходи по настоящата процедура (разходи за организация и управление и разходи за информация и публичност) могат да се предоставят по един от двата възможни варианта:

Вариант 1: ИЗЦЯЛО ВЪНШНО ВЪЗЛАГАНЕ на дейностите по организация и управление и дейностите по информация и публичност на външен за крайния получател изпълнител.

В този случай средствата по процедурата се предоставят само под формата на действително направени и платени допустими разходи, които сумарно не трябва да надвишават 2% от стойността на общите преки допустими разходи, включени в предложението за изпълнение на инвестиция, без ДДС.

При този вариант дейностите (по организация и управление и информация и публичност) се възлагат на външни за крайния получател лица и за крайния получател ще възникне задължение за спазване на съответните разпоредби на ЗОП.

Вариант 2: НЕ СЕ ИЗВЪРШВА ИЗЦЯЛО ВЪНШНО ВЪЗЛАГАНЕ на дейностите по организация и управление и дейностите по информация и публичност на външен изпълнител.

В този случай средствата от МВУ се предоставят чрез финансиране с единна ставка, в размер сумарно на точно 2% от стойността на общите преки допустими разходи, включени в предложението за изпълнение на инвестиция, без ДДС.

ВАЖНО: За дейностите по организация и управление, съгласно чл. 12 на ПМС №157 от 7 юли 2022 г. за определяне на органите и структурите, отговорни за изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България и на техните основни функции, могат да се наемат лица на срочни трудови договори извън утвърдената численост на персонала.

ВАЖНО: Разходи за консултантски услуги за попълване на формуляра за кандидатстване и приложенията към него, както и разходи за външни услуги за подготовка на документация за възлагане на обществени поръчки (извън екипа за организация и управление), не са допустими за финансиране по настоящата процедура.

Специфични допустими разходи със средства с източник Национално финансиране:



Невъзстановимият данък добавена стойност (ДДС) е допустим разход, с източник национално финансиране.

ВАЖНО: ДДС за превозни средства и зарядни станции е недопустим за възстановяване разход по настоящата процедура.

Крайния получател определя ДДС като невъзстановим, когато:

1. Крайния получател не е регистриран по ЗДДС;
2. Крайния получател е регистрирано лице по чл. 97а, чл. 99 и чл. 100, ал. 2 по ЗДДС;
3. Крайния получател е регистрирано лице по ЗДДС на основание, различно от посоченото в т. 2, и стоките и услугите, финансирани по настоящата процедура са предназначени за:
 - ✓ извършване на освободени доставки по глава четвърта по ЗДДС, или
 - ✓ безвъзмездни доставки на стоки и/или услуги, или за дейности, различни от икономическата дейност на лицето (чл. 3, ал. 5, т. 1 и т. 2 от ЗДДС).
4. Крайния получател е регистрирано лице по ЗДДС и правото на приспадане на данъчен кредит за получените стоки и услуги, финансирани по настоящата процедура, не е на лице на основание чл. 70, ал. 1, т. 4, 5 от ЗДДС.
5. Крайния получател е регистрирано лице по ЗДДС и е приложил разпоредбите на чл. 71а и чл. 71б от ЗДДС, в сила от 1 януари 2017 г.

10.2. НЕДОПУСТИМИ РАЗХОДИ

Недопустими разходи по настоящата процедура са:

1. Разходи, несъответстващи на правилата, описани в Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост;
2. Разходи, финансирани по друга операция, програма или каквато и да е друга финансова схема, произлизаща от националния бюджет, от бюджета на Общността или от друга донорска програма;
3. Глоби, финансови санкции и разходи за разрешаване на спорове;
4. Комисионите и загубите от курсови разлики при обмяна на чужда валута;
5. **Данък върху добавената стойност (ДДС), освен когато е невъзстановим;**



ВАЖНО: ДДС за превозни средства и зарядни станции е недопустим за възстановяване разход по настоящата процедура.

6. Разходи, които биха могли да доведат до нарушаване на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“.
7. Разходите за гаранции, осигурени от банка или от друга финансова институция, с изключение на разходите по финансови инструменти;
8. Лихви по дългове, с изключение на свързани със средствата по МВУ, предоставени под формата на лихвени субсидии или субсидии за гаранционни такси;
9. Субсидиране на лихва по одобрени схеми за държавни помощи и разноските за финансови трансакции;
10. Разходи, които не са посочени като допустими по настоящата процедура.

ВАЖНО: В случай, че на етапа на кандидатстване се констатират недопустими разходи, същите следва да бъдат представени в отделна КСС и кандидатът следва да я представи, заедно с основната КСС, във формат „Excel“. Аналогично, в случай че допустими разходи са разделени между средства с източник на финансиране МВУ и допустим собствен принос, разходите, финансирани от МВУ и тези, финансирани със собствен принос, следва да бъдат представени в отделни КСС.

В случай, че на етапа на кандидатстване, за обектите на интервенция не е налична техническа документация в пълна степен на проектна готовност, след етапа на проектиране крайният получател има задължение да обособи възникналите при проектирането недопустими разходи в отделна КСС и да я представи, заедно с основната КСС във формат „Excel“. Аналогично, в случай, че допустимите разходи са разделени между средства с източник на финансиране МВУ и допустим собствен принос, разходите, финансирани от МВУ и тези, финансирани със собствен принос, следва да бъдат представени в отделни КСС.

ВАЖНО: В случай, че на етапа на верификация бъдат установени недопустими разходи, съгласно настоящите условия за кандидатстване, тези разходи няма да се финансират със средства по настоящата процедура и ще се поемат като собствен принос на крайния получател.

ВАЖНО: Във връзка със спазването на принципа за недопускане под никаква форма на реализиране на печалба от безвъзмездното финансиране, печалбата подлежи на възстановяване.⁶

⁶ В съответствие с чл. 192, пар. 2 от Регламент (ЕС, ЕВРАТОМ) № 2018/1046 г. печалбата се определя като надвишаване на постъпленията спрямо допустимите разходи направени от краен получател по съответното ПИИ в момента на представяне на окончателен ФТО. Посочените постъпления се ограничават до прихода, генериран от дейностите по ПИИ.



11. ПРИЛОЖИМ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ

Предоставянето на средства от МВУ трябва да е съобразено с правилата за държавни помощи, като се отчита принципната недопустимост на държавните помощи и възможните хипотези на съвместимост, които се предвиждат в Договора за ЕС, Регламентите и националното законодателство.

Крайните получатели на средства по настоящата процедура са длъжни да спазват законодателството в областта на обществените поръчки и държавните помощи и да не допуснат средствата, получени по договора за финансиране по настоящата процедура, да бъдат предоставени на трети лица в нарушение на режима на държавни помощи.

Предоставянето на държавна помощ, която не отговаря на всички изисквания на приложимия режим по държавни помощи, представлява неправомерна държавна помощ, което от своя страна е основание за нейното възстановяване от получателя на помощта. Отговорността за възстановяването на такива помощи е на администратора на помощта. Общините се явяват **администратори на държавна помощ** по отношение на активите, закупени по настоящата процедура и предоставяни на операторите на обществена услуга за превоз на пътници.

Проверката за съответствие на ПИИ с приложимия режим следва да бъде извършена предварително от страна на кандидатите, съгласно Приложение О „Указания за оценка на съответствието на предложенията за изпълнение на инвестиции с правилата за държавни помощи“. Критериите за проверка и изискванията на Приложение О ще бъдат прилагани при оценката на предложенията.

Средства по настоящата процедура се предоставят на общините-кандидати в качеството им на органи на публичната власт и собственици на публична инфраструктура, които са длъжни да осигурят предоставянето на основни услуги за населението на тяхната територия и да осигурят поддържането на съответната инфраструктура. В общия случай общините не извършват икономическа дейност и в тази връзка предоставянето на средства на нивото на собственика на инфраструктурата (т.е. от страна на СНД към съответните общини) не представлява държавна помощ. Доколкото инфраструктурата може да служи за изпълнението на икономически дейности, на нивото на оператора на инфраструктурата е възможно наличието на държавна помощ, като то зависи от вида на конкретните дейности, които ще се финансират.

В зависимост от предвижданите за финансиране видове дейности, изпълнението на настоящата процедура може да съдържа елементи на държавна помощ, както следва:

11.1. МЕРКИ, КОИТО НЕ ПРЕДСТАВЛЯВАТ ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

Мерки/дейности **по изграждане на общодостъпна инфраструктура**, която няма да бъде експлоатирана по икономически начин, не представляват държавна помощ.

Към тази група мерки спадат дейностите по:

- инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, вкл. осветеност, маркировка, пътни знаци и др. (Дейност 4), които са достъпни за обществено ползване, и не са свързани с икономическа експлоатация.



- разработване/актуализация на генерални планове за организация на движението (Дейност 5). Тези дейности имат за цел да подпомогнат общините при упражняване на публичните им функции по организация на обществения транспорт (обществен превоз на пътници). Общините не извършват икономическа дейност, и в тази връзка предоставянето на средства от страна на СНД към съответните общини не представлява държавна помощ.

ВАЖНО: Горепосочените дейности следва да се възлагат в рамките на открита, прозрачна и недискриминационна процедура.

11.2. МЕРКИ ЗА ПОМОЩ, КОИТО ПРЕДСТАВЛЯВАТ УСЛУГИ ОТ ОБЩ ИКОНОМИЧЕСКИ ИНТЕРЕС В СЪОТВЕТСТВИЕ С РЕГЛАМЕНТ (ЕО) 1370/2007 ОТНОСНО ОБЩЕСТВЕНИТЕ УСЛУГИ ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН И АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Този вид мерки включва дейности, при които активите, предмет на интервенция се експлоатират икономически. Доколкото придобитите по процедурата активи могат да служат за изпълнението на икономически дейности, на нивото на оператора на обществената услуга за превоз на пътници има наличие на държавна помощ.

Мерки, финансирани по настоящата процедура, към които е приложим този регламент, са всички мерки за обществен превоз на пътници, осъществявани от общините в партньорство с операторите на обществена услуга за превоз на пътници. В този случай общините се явяват **администратори на държавна помощ** по отношение на активите, предоставяни на операторите на обществена услуга за превоз на пътници.

В тази група мерки попадат тези дейности, чиито продукти се предоставят за ползване от оператори на обществена услуга за превоз на пътници, като:

- закупуване и доставка на нови превозни средства (автобуси и тролейбуси) на обществения транспорт (Дейност 1);
- изграждане на зарядни станции, доставка и монтаж на зарядни станции/точки за бързо зареждане на превозните средства на обществения транспорт (Дейност 2);
- внедряване на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения и/или други мерки за дигитализация на транспорта (Дейност 3).

Тези дейности (придобитите от тях активи) следва да са свързани и необходими единствено за изпълнението на конкретна възложена услуга за обществен превоз на пътници и същите не следва да се използват за друга дейност!

За финансирането на посочените дейности, които се изпълняват в партньорство с оператори на обществена услуга за превоз на пътници или чиито продукти се предоставят за ползване от оператори на обществена услуга за превоз на пътници, се прилага Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета относно обществените услуги за пътнически превоз с



железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/96 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент 1370/2007).

Партньорите-оператори на обществени услуги за превоз на пътници, които са дружества с предмет на дейност извършване на обществен превоз на пътници, са предприятия по смисъла на действащото законодателство. **Предоставянето на активи на тези предприятия представлява държавна помощ.** За да бъде съвместима с вътрешния пазар, тази помощ следва да бъде предоставена в съответствие с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕО) №1370/2007 под формата на компенсация за извършвана обществена услуга за превоз на пътници.

Размерът на компенсацията се определя в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007, така че да не е възможно изплащането на компенсация да надвиши сумата, необходима за покриване на нетния финансов ефект върху направените разходи и реализираните приходи при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат приходите от тази дейност, които остават в оператора, и разумната печалба.

В тази връзка общината-кандидат и/или общината-партньор следва да има/т сключен Договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ), съгласно изискванията посочени в РЕГЛАМЕНТ (ЕО) №1370/2007, с оператора на обществени услуги за превоз на пътници (партньорът). В сключения ДОУ е необходимо да са включени основните реквизити, изискуеми съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007, и посочени в т.3.2. на Приложение О.

На етапа на оценката, проверката за съответствието на действащия договор с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕО) №1370/2007 се извършва от СНД съгласно Приложение О.

На етапа на изпълнение на договора за финансиране по настоящата процедура е необходимо действащият договор за обществена услуга, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007, да бъде изменен, като при изчислението на компенсацията за транспортните оператори се включат приходите от ползване на придобитите по ПИИ активи.

ВАЖНО: Собствеността на активите, придобити по настоящата процедура, остават на общината, която може да ги предостави на оператора безвъзмездно, под наем или друга форма на предоставяне за ползване, съгласно конкретните нужди.

Активите по проекта, предоставени за ползване от оператора за извършване на обществен превоз на пътници, следва да се разглеждат като част от компенсацията за предоставянето на транспортната услуга и се натрупват с всяка друга помощ или компенсация (субсидия), получавани от съответното предприятие – транспортен оператор.

Допълнителното споразумение към ДОУ следва да включва детайлен механизъм за изчисляване на компенсацията в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) №1370/2007 и приложимото национално законодателство (например Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в



нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС №163 от 29.06.2015 г. – за вътрешноградски и междуселищни пътнически превози в слабонаселени планински и други райони в страната), при отчитане на всички бъдещи изгоди от ползване на придобитите по ПИИ активи и следва да съдържа условията, при които операторът се задължава да използва придобитите по ПИИ активи. Активите, придобити по ПИИ и начинът на предоставяне им следва да бъде описан в ДОУ и да бъде отразен в размера на компенсацията. При вече сключен ДОУ в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007, ако това не противоречи на Закона за обществените поръчки, е възможно активите да бъдат предоставени и с отделен гражданско-правен договор безвъзмездно или срещу заплащане (например наем, лизинг) за срок не по-дълъг от срока, за който е възложена обществената услуга. В този случай договорът, с който се предоставят активите, следва задължително да прави връзка с ДОУ, сключен между общината и оператора. Ако активите се предоставят за ползване без заплащане, това се отразява при формирането на компенсацията. Придобиването на активите следва задължително да се отрази в размера на компенсацията за предоставянето на обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007. **Допълнителното споразумение/договор за предоставянето на активите на оператора се представя на етап изпълнение на ПИИ към датата на предоставяне на цитираните активи за ползване/експлоатация от страна на съответните оператори, в рамките на сключения договор за финансиране.**

КП следва да не допуска предоставяне на свръхкомпенсация при извършването на обществената услуга. В тази връзка, в съответствие с приетия към съответния договор за обществен превоз на пътници механизъм, общината следва да извършва ежегодно проверка за свръхкомпенсация за срока на ДОУ. Проверката към края на годината на въвеждане в експлоатация на активите, придобити по настоящата процедура, следва да бъде предоставена на СНД чрез ИС за МВУ.

За целите на извършваните проверки следва да се вземе предвид следното:

Компенсацията се изчислява в съответствие с Приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007 и не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги.

Нетен финансов ефект се изчислява, съгласно предвидените параметри и условия на действащия ДОУ по следната формула: Разходи за изпълнение на услугата – Приходи от изпълнение на услугата (всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги) - Тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги + Разумна печалба.



ВАЖНО: Приходите и разходите трябва да се изчисляват в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила.

В случай, че нетният финансов ефект, за съответния период е отрицателен, е налице свръхкомпенсиране, което операторът възстановява на общината.

Следва да се има предвид, че е необходимо в ПИИ бъде определен механизъм за компенсиране (субсидиране) на оператора, като са възможни следните хипотези:

- *предоставяне на средства от централния бюджет, за което се прилага приложимото законодателство* (изискванията на Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС №163 от 29.06.2015 г. и други нормативни актове, с които се предоставят средства за превоз на пътниците по маршрути, подлежащи на субсидиране) - за вътрешноградския транспорт и/или за превози по междуселищния автомобилен транспорт, за които се предоставят средства от централния бюджет;

- *предоставяне на средства от общинския бюджет* - за междуселищен превоз по маршрути, за всички останали линии, извън утвърдения от министъра на транспорта и съобщенията списък на подлежащите на субсидиране междуселищни автобусни линии по Наредбата. Общините кандидати следва да поемат задължение за осигуряване на собствен ресурс за компенсиране на нетния финансов ефект за извършване на обществени услуги за превоз на пътници.

ВАЖНО: При всички случаи на етапа на кандидатстване общините-кандидати/партньори следва да имат механизъм за компенсиране (субсидиране) на включените в ДОУ услуги за пътнически превоз с цел гарантиране, че придобитите в рамките на процедурата активи ще бъдат използвани по предназначение.

ВАЖНО: В действащия ДОУ или в друг правен документ между общината и оператора следва да е регламентирано, че след изтичането на договора за обществена услуга, в зависимост от начина, по който активите са предоставени на оператора, следва придобитите активи да бъдат прехвърлени на общината. Операторите трябва да са задължени да върнат на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може общината да го предостави на следващия оператор на обществена услуга.



12. ХОРИЗОНТАЛНИ ПОЛИТИКИ

За всяко предложение за изпълнение на инвестиция кандидатът следва да декларира съответствието на предложението с посочените принципи. Прилагането на заложените в проекта принципи ще се проследява на етап изпълнение.

12.1. УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ

Задължение на кандидата е да провери дали предложеният инвестиционен проект (инвестиционно предложение, разширение или изменение) подлежи на оценка на въздействието върху околната среда съгласно чл. 81 от Закона за опазване на околната среда, като се обърне към съответните компетентни органи съгласно чл. 94 от Закона за опазване на околната среда за преценка на необходимостта от ОВОС. В случай на необходимост от ОВОС, последната се изготвя и се прилага към техническата документация.

Задължение на крайния получател е да провери и дали предложеният инвестиционен проект подлежи на оценка по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съвместимостта на проекта с предмета и целите на опазване на защитените зони, като се обърне към съответните компетентни органи по реда на чл. 7 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони.

12.2. РАВНИ ВЪЗМОЖНОСТИ И НЕДОПУСКАНЕ НА ДИСКРИМИНАЦИЯ, РАВЕНСТВО МЕЖДУ ПОЛОВЕТЕ

При реализиране на процедурата ще се съблюдават принципите на равенство между половете и равните възможности и недопускане на дискриминация. Ще се съблюдава стриктно за равнопоставеността, както между мъжете и жените, и участие на хора в неравностойно положение, така и между представителите на различните малцинствени групи. Процедурата, както и документите за нейната реализация (насоки, указания, инструкции и др.) не съдържат ограничителни условия по отношение участие на жените в процеса на изпълнение. Ще се осъществява превенция и навременно отстраняване на всички предпоставки, водещи до неравнопоставеност. В този контекст, в процеса на избора на изпълнители от страна на крайните получатели ще се прилага българското законодателство, като всички икономически оператори, които отговарят на поставените условия, ще могат да се включат независимо от пол и етническа принадлежност.

Процедурата е в съответствие с принципите на равенство между половете и равни възможности за всички, тъй като развитието на транспортните системи в градовете насърчава по-добра мобилност и достъп до основни услуги за цялото население на съответните територии, независимо от пол, расов или етнически произход, религия или убеждения, увреждания, възраст и сексуална ориентация. Освен това новият подвижен състав, за разлика от съществуващия автопарк, ще отговаря на всички стандарти за достъпност, като по този начин се гарантира зачитането на правата на хората с увреждания.

Всички ПИИ, насочени към изграждане на нова инфраструктура за безопасна градска мобилност, следва да включват подобряване достъпа за хора с увреждания. Предприемането



на такива мерки ще повиши значително възможностите на икономически неактивното население, на хората със затруднена мобилност и осигурява съответствие с Конвенцията за правата на хората с увреждания. Проектите следва да са съобразени с Наредба №РД-02-20-2 от 26 януари 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията (в сила от 13.03.2021 г.).

13. СПАЗВАНЕ НА ПРИНЦИПА ЗА „НЕНАНАСЯНЕ НА ЗНАЧИТЕЛНИ ВРЕДИ“

Регламентът за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост предвижда, че нито една мярка, включена в плановете за възстановяване и устойчивост на държавите-членки, не трябва да води до значителни вреди за екологичните цели по смисъла на Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 година за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088 (Регламента за таксономията). В тази връзка, всяка една инвестиция по МВУ следва да бъде в съответствие с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“.

В тази връзка, като се отчита целият жизнен цикъл на продуктите и услугите, предоставяни посредством дадена икономическа дейност, се приема, че дейността нанася значителни вреди за някой от шестте екологични цели, и съответно НЕ е налице спазването на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“, ако при:

- 1) смекчаването на изменението на климата, тази дейност води до значителни емисии на парникови газове;
- 2) адаптирането към изменението на климата, тази дейност води до увеличаване на неблагоприятното въздействие на настоящия климат и на очаквания бъдещ климат върху самата дейност, или върху населението, природата или активите;
- 3) устойчивото използване и опазването на водните и морските ресурси, тази дейност влошава:
 - доброто състояние или добрия екологичен потенциал на водните обекти, включително на повърхностните и подземните води; или
 - доброто екологично състояние на морските води;
- 4) кръговата икономика, включително предотвратяването на образуването на отпадъци и тяхното рециклиране:
 - тази дейност води до значителна неефективност при използването на материали или при прякото или непряко използване на природни ресурси като невъзобновяеми източници на енергия, суровини, вода и земя, на един или повече етапи от жизнения цикъл на продуктите, включително по отношение на трайността и на възможностите за поправка, осъвременяването, повторната употреба или рециклирането на продуктите;



- тази дейност води до значително увеличаване на образуването, изгарянето или обезвреждането на отпадъци, с изключение на изгарянето на нерещиклируеми опасни отпадъци; или
- дългосрочното обезвреждане на отпадъци може да причини значителни и дългосрочни вреди на околната среда;

5) предотвратяването и контрола на замърсяването, тази дейност води до значително увеличение на емисиите на замърсители във въздуха, водата или почвата в сравнение с положението преди започването на дейността; или

6) защитата и възстановяването на биологичното разнообразие и екосистемите, тази дейност:

- влошава в значителна степен доброто състояние и устойчивостта на екосистемите; или
- влошава природозащитния статус на местообитанията и видовете, включително тези от интерес за Съюза.

В съответствие с Регламента за Механизма за възстановяване и устойчивост и съответно, за да е налице спазване на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“, всички предвидени инвестиции от кандидатите (крайните получатели) и партньорите по настоящата процедура, следва да не водят до значителни вреди за всеки един от горепосочените шест екологични цели.

Допълнителна информация относно прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“, може да бъде намерена в Регламента за таксономията и в Известие на Комисията – „Технически насоки за прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“ съгласно Регламента за Механизма за възстановяване и устойчивост (2021/C58/01)“, както и в свързаните с тях документи.

Следва да се има предвид, че по настоящата процедура се изпълняват мерки в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която въвежда изискване за съответствие на мерките за развитие на градския транспорт (включително междуселищния) в общините с плановете за устойчива градска мобилност, разработени като част от плановете за интегрирано развитие на общините. Инвестицията предвижда доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси), изграждане на зарядни станции за превозни средства на обществения транспорт, разработването на интелигентни системи и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността на обществения транспорт, изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти.

В тази връзка, КП следва да вземе предвид следните изисквания:

- **За да отговарят на екологичната цел превозните средства трябва да отговарят на следните изисквания:**

А) „нископодови“ превозни средства (категории M_2 и M_3) - само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа.



Б) „високоподови“ превозни средства (категории M₂ и M₃) - всички превозни средства, отговарящи на най-новите изисквания по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

- Закупуването на нов екологичен и иновативен подвижен състав и съпътстващите интегрирани мерки за чиста инфраструктура за зареждане следва да допринасят за намаляване на емисиите от CO₂ и намаляване на последствията от човешката дейност върху изменението на климата.
- Инвестицията попада в област на намеса 074 съгласно приложение VI „Методология за проследяване на действията в областта на климата“ към Регламент (ЕС) 2021/241 за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост с коефициент на изменение на климата от 100%, когато се предвижда закупуване на превозни средства с нулеви емисии, съгласно Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. **Целта на мярката и естеството на областта на намеса подпомагат пряко целта за смекчаване на изменението на климата.**
- Превозните средства отговарят на изискванията на най-скорошния приложим етап на одобрението на типа Евро VI по отношение на емисиите от тежки превозни средства, определени в съответствие с Регламент РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (в случай на доставка на превозни средства съгласно изискванията ЕВРО VI) .
- В допълнение, инфраструктурата за зареждане с електричество е съгласно Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и насърчава електрификацията.
- Дейностите предвиждат намаляване на трафика, пътно-транспортните произшествия и замърсяването на околната среда от автомобилния транспорт. ПИИ са насочени към подобряване на околната градска среда и в частност атмосферния въздух.
- КП следва да са взели мерки за намаляване на емисиите на шум, прах и замърсители. Гумите на превозните средства следва да отговарят на изискванията за външен шум при търкаляне в най-високия клас, в който има превозни средства, и на коефициента на съпротивление при търкаляне (който оказва влияние върху енергийната ефективност на превозното средство) в двата най-високи класа, в които има превозни средства, съгласно



Регламент (ЕС) 2020/740 на Европейския парламент и на Съвета⁷, като това може да се удостовери чрез европейската продуктова база данни за енергийно етикетиране (EPREL).

- Въведени са мерки за управление на отпадъците в съответствие с йерархията за управление на отпадъците, както на етапа на използване (поддръжка), така и при излизане на превозните средства от употреба, включително чрез повторна употреба и рециклиране на акумулаторите и електронните компоненти (в частност суровините от критично значение в тях).
- КП са задължени при възлагане на СМР дейности да задължават изпълнителите, на които е възложено изпълнението на дейностите, да гарантират, че най-малко 70% (тегловни) от неопасните отпадъци от строителството, свързани с изграждането на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво (с изключение на срещаните в природата материали, определени в категория 17 05 04 от Европейския списък на отпадъците, установен с Решение 2000/532/ЕО на Комисията), генерирани при изпълнението на строителството, ще бъдат подготвени за повторна употреба, рециклиране и друго оползотворяване на материали, включително насипните дейности, при които се използват отпадъци за заместване на други материали, в съответствие с йерархията на отпадъците и Протокола на ЕС за управление на отпадъците от строителство и разрушаване.

ВАЖНО:

На етапа на кандидатстване към формуляра за кандидатстване следва да се попълни **КОНТРОЛЕН ЛИСТ ЗА САМООЦЕНКА ОТНОСНО СЪБЛЮДАВАНЕ НА ПРИНЦИПА ЗА „НЕНАНАСЯНЕ НА ЗНАЧИТЕЛНИ ВРЕДИ“ (DNSH)**.

Съблюдаването на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“ ще се проследява на етап изпълнение на ПИИ, като за удостоверяване на съответствието на инвестицията с посочения принцип, в края на ПИИ крайните получатели ще подлежат на контрол, който да удостовери съответствието на подкрепените дейности с тях.

14. МАКСИМАЛЕН СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ

Планираната продължителност на всяко ПИИ, включително дейностите, предвидени в него, **не може да надвишава 24 месеца.**

ВАЖНО: Кандидатът трябва да предвиди в продължителността на ПИИ процедури като сключване на договори с изпълнители, доставки и строителство, въвеждане в експлоатация,

⁷ Регламент (ЕС) 2020/740 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 година относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други параметри, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/1369 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1222/2009 (ОВ L 177, 5.6.2020 г., стр. 1).



отчетност, окончателно разплащане към изпълнителите, представяне на окончателен финансово-технически отчет и др.

15. РЕД ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ

Предложенията по настоящата процедура се оценяват на основание чл. 17 от ПМС №114 от 08 юни 2022 година, относно детайлните правила за предоставяне на средства на крайни получатели от МВУ, на един етап по критерии за административна допустимост и оценка на качеството, описани в настоящите условия за кандидатстване.

Оценката и класирането на предложенията по настоящата процедура се извършват от оценителна комисия, определена с акт на Ръководителя на СНД. Всички предложения, подадени в рамките на крайния срок, се оценяват в съответствие с критериите, посочени по-долу.

Оценката на предложения включва един етап, който обхваща критерии за административна допустимост и оценка на качеството.

Оценката се извършва по критериите, посочени в раздел „Критерии за оценяване на предложения за изпълнение на инвестиция“. Критериите за административна допустимост се отбелязват с „ДА“, „НЕ“ или „Н/П“ (не е приложимо). Предложение, което получи оценка „НЕ“ на критерий 1 се отхвърля от оценителната комисия без да се проверява съответствие със следващите критерии за оценка на административна допустимост.

Предложения, получили **минимум 60 точки** на етап „Оценка на качеството“, се класират в низходящ ред съобразно получената оценка, като за финансиране се предлагат всички предложения по реда на класирането до покриване на общия размер на финансовите средства. Всички предложения, които са преминали минималния праг на оценка, но за които не достига финансиране по настоящата процедура, ще формират списък с резервни предложения. Резервните предложения могат да бъдат финансирани в случай на наличие на спестен финансов ресурс по процедурата, до изчерпване на наличния спестен финансов ресурс.

За нуждите на настоящата процедура ще се съставят 6 списъка с предложени за финансиране ПИИ, по един за всеки от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, подредени по реда на тяхното класиране.

Когато при оценката се установи липса на документи и/или друга нередовност, комисията **еднократно** изпраща на кандидата уведомление за установените нередовности и определя срок за тяхното отстраняване, който не може да бъде по-кратък от 7 дни. Уведомлението съдържа и информация, че неотстраняването на нередовностите в срок може да доведе до прекратяване на производството по отношение на кандидата. Отстраняването на нередовностите не може да води до промени по същество на подаденото предложение.



Уведомлението ще бъде изпратено чрез Информационната система за МВУ, за което кандидатът получава съобщение на електронния адрес, посочен при регистрацията на потребителя, подал ПИИ в Информационната система за МВУ.

За дата на получаване на Уведомлението се счита датата на изпращането му чрез Информационната система за Механизма. Кандидатът представя допълнителните разяснения и/или документи по електронен път, като информацията не следва да съдържа елементи, водещи до подобряване на първоначалното предложение. При непредставяне на изискваната информация или разяснения в срок, предложението може да бъде отхвърлено само и единствено на това основание. Всяка информация, предоставена извън официално изискваната от оценителната комисия, няма да бъде вземана под внимание.

В случай, че след допълнителното им изискване, документите не бъдат предоставени от кандидата или са представени, но не съгласно изискванията в условията за кандидатстване, ПИИ се отхвърля. Отстраняването на нередовностите не може да води до подобряване на качеството на предложението.

В случай, че в процеса на оценка оценителната комисия установи наличието на обстоятелства (напр. включени в предложението недопустими дейности, недопустими и/или нереалистични разходи, дублиране на заложили дейности и/или разходи и др.), това може да доведе до изменение на бюджета на ПИИ. Следва да се има предвид, че промените в бюджета не могат да доведат до увеличаване на размера на средствата.

Оценителната комисия може да извършва корекции в бюджета на предложението в случай, че при оценката се установи:

- несъответствие между предвидените дейности и видовете заложили разходи;
- дублиране на разходи;
- несъответствие с правилата за държавните помощи;
- наличие на недопустими дейности или разходи;
- неспазване на заложените в Насоките за кандидатстване правила или ограничения по отношение на заложили процентни съотношения/прагове на разходите.

След служебно извършени корекции в бюджета, оценителната комисия ще извършва допълнително преразглеждане на критериите, върху които коригираните данни в бюджета биха се отразили. Корекции в бюджета при несъответствие между предвидените дейности и видовете заложили разходи, както и при дублиране на разходи, ще се извършва след като се изиска допълнителна пояснителна информация от кандидата, ако е необходимо. Извършените корекции не могат да водят до увеличаване на размера на средствата, предвиден в подаденото предложение или до увеличаване на първоначално присъдения брой точки, които ПИИ е получило преди корекциите. Корекциите в бюджета не могат да водят и до невъзможност за изпълнение на целите на инвестицията или на предложените дейности или до подобряване на качеството на ПИИ.



Оценяването на ПИИ се извършва в срок до три месеца от датата на назначаване на оценителната комисия.

Решение за отхвърляне на дадено ПИИ ще бъде взето на следните основания:

- Предложението е непълно или не отговаря в други отношения на поставените условия в настоящите условия за кандидатстване;
- Кандидатът не отговаря на условията за административна допустимост;
- Предложението не покрива критериите за качество (не покрива минималния брой точки);
- Не са спазени други критерии и/или изисквания, посочени в настоящите условия за кандидатстване;
- Кандидатите не са представили изискваната задължителна според условията за кандидатстване информация.

Въз основа на резултатите от оценката, комисията изготвя оценителен доклад до Ръководителя на Структурата за наблюдение и докладване, който включва по три списъка за всеки от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2:

1. Списък на предложените за финансиране предложения, подредени по реда на тяхното класиране, и размера на средствата от Механизма, които да бъдат предоставени за всяко от тях;
2. Списък на предложенията с прекратено производство;
3. Списък с резервните предложения, които успешно са преминали оценяването, но за които не достига финансиране, подредени по реда на тяхното класиране.

На този етап се извършва проверка за липса на двойно финансиране по предложените ПИИ и проверка за получени държавни помощи. Проверката се извършва чрез всички достъпни методи, включително, но не само, чрез проверка на информацията в ИСУН 2020, запитвания към други финансиращи институции, проверка в интернет. **По отношение на разходи, за които се установи наличие на двойно финансиране, Оценителната комисия взема мотивирано решение за отхвърляне на конкретното ПИИ.**

Когато за определен кандидат се установи надвишаване на максималните прагове за натрупване на минимална/държавна помощ, разходите за участието се редуцират, така че да не надвишават съответния максимален праг за натрупване на помощта. В случай че редуцирането на разходите води до пълно отпадане на предвидените в предложението разходи, Оценителната комисия отправя писмено искане до Кандидата, в което посочва, че предвидените разходи са отпаднали. Кандидатът изпраща отговор в посочения от Оценителната комисия срок, в който заявява съгласието си/несъгласието си предложението да бъде изпълнявано.

В резултат на описаното преоценяване са възможни размествания в трите списъка с проекти.



16. КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ

Оценката се извършва в информационната система за МВУ и се документира чрез попълване на оценителен лист, включващ следните критерии:

№	Критерии за оценка	Да	Не	Н/П
	Критерии за административна допустимост			
1.	Предложението за изпълнение на инвестиция е подадено в рамките на крайния срок, съгласно Насоките за кандидатстване В случай че посоченото изискване не е спазено, предложението за изпълнение на инвестиция се отхвърля без да се проверява съответствие със следващите критерии за оценка!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.	Предложението за изпълнение на инвестиция е подадено от лицето, представляващо общината кандидат или от оправомощено за целите на подаване на предложението лице, за което е приложено пълномощно/заповед за упълномощаване	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.	Предложението за изпълнение на инвестиция ще се изпълнява в партньорство между две общински администрации и един оператор на обществен транспорт, като в Обосновката на ПИИ е посочена необходимостта от сформираното партньорство	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.	Приложено е Партньорско споразумение, съгласно Насоките за кандидатстване	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.	Всички приложими раздели и полета на формуляра за кандидатстване в ИС за МВУ са попълнени в пълнота с относимата информация за целите на оценката	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.	Приложени са всички документи, посочени в раздел 18 „Списък на документите, които се подават на етап кандидатстване“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.	Предложението за изпълнение на инвестиция е в съответствие с изискванията на приложимия режим за държавна помощ, съгласно Приложение О, включително е приложен Действащ договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ), съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.	Кандидатите са допустими крайни получатели на финансирането по процедурата	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



9.	Партньорите са допустими и отговарят на изискванията на Насоките за кандидатстване	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.	Предложеният размер на средствата в бюджета на предложението за изпълнение на инвестиция е съобразен с минималния и максималния размер, съгласно Насоките за кандидатстване	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.	Продължителността на предложението за изпълнение на инвестиция съответства на максимално допустимия период на изпълнение, съгласно Насоките за кандидатстване	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.	Дейностите в предложението за изпълнение на инвестиция, за които се предвижда финансиране със средства от МВУ, съответстват на допустимите дейности по процедурата. Дейност 1 е включена в ПИИ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13.	Заложените разходи в бюджета на предложението за изпълнение на инвестиция са допустими за финансиране по процедурата и са спазени заложените в Насоките за кандидатстване процентни ограничения на разходите	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14.	Заложените разходи в бюджета на предложението за изпълнение на инвестиция съответстват на заложените разходи в приложения остойностен списък с описание на всички предвидени доставки (Приложение Б), както и на приложенияте КСС за изпълнение на строително-монтажни работи (ако е приложимо)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15.	Заложените разходи в бюджета за изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти се базират на идентифицираните нужди за съответната община кандидат (съгласно Приложение Н: Приложение към анализ за състоянието на безопасността на движението по пътищата на 40-те градски общини от шестте района за планиране от ниво 2) или е приложено писмо от страна на ДА БДП за одобрение за включване на други/ допълнителни инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.	Предложението за изпълнение на инвестиция е в съответствие с Плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на общините (интегрирани в Плановете за интегрирано развитие на общините - ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17.	Предложението за изпълнение на инвестиция предвижда мерки за информация и публичност, съгласно Насоките за кандидатстване	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



	(Приложение E2)			
18.	Целевите стойности на индикаторите са правилно остойностени и съответстват на дейностите по предложението за изпълнение на инвестиция	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19.	Предложението за изпълнение на инвестиция е в съответствие с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Критерии за оценка на качеството	Макс. брой точки	Източник на проверка и мотив (коментар/ забележка)
1. Принос към индикаторите по процедурата:	35	<i>Формуляр за кандидатстване В случай че предложението отговаря на повече от един от изброените критерии, то получава точки съгласно критерия с най-голям възможен брой, на който отговаря.</i>
С ПИИ ще се постигне: – Доставка на нови превозни средства – целева стойност: мин. 5 броя ; – Изграждане на нови зарядни станции (зарядни точки) за нуждите на обществения транспорт – целева стойност: мин. 3 броя .	35	
С ПИИ ще се постигне: – Изграждане на нови зарядни станции (зарядни точки) за нуждите на обществения транспорт – целева стойност: мин. 1 брой ; – Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта) – целева стойност: 1 брой ; – Реализирани инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти.	30	
С ПИИ ще се постигне: – Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и	25	



интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на общественя транспорт (мерки за дигитализация на транспорта) – целева стойност: 1 брой ; – Реализирани инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти.		
С ПИИ ще се постигне: – Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на общественя транспорт (мерки за дигитализация на транспорта) – целева стойност: 1 брой .	20	
2. Степен на проектна готовност за изпълнение на ПИИ:	35	Формуляр за кандидатстване, приложени документи във файл „Документация по ЗОП“
Кандидатът/партньорът има сключен договор след проведена обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и/или 2 - доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на общественя транспорт и/или доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт.	35	
Кандидатът/партньорът е обявил обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и/или 2 - доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на общественя транспорт и/или доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт.	30	
Кандидатът/партньорът е разработил обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и/или 2 - доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на общественя транспорт и/или доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт.	25	
3. Устойчивост на инвестицията	30	Формуляр за кандидатстване Секция „Допълнителна



		<i>информация необходима за оценка на проектното предложение“, поле „Мерки за осигуряване на устойчивост на инвестицията“</i>
<p>- Кандидатът/партньорът е разработил ясен механизъм за компенсиране (субсидиране) на включените в ДООУ услуги за пътнически превоз с цел гарантиране, че придобитите в рамките на процедурата активи ще бъдат използвани по предназначение;</p> <p>- Кандидатът/партньорът е посочил детайлно потенциалните източници за компенсиране (субсидиране) на включените в ДООУ услуги за пътнически превоз и те са реалистични и надеждни;</p> <p>- Кандидатът/партньорът след приключването на ПИИ има структури (като човешки ресурси и организация), които са ангажирани с поддръжката на активите придобити по ПИИ;</p>	30	
Един от горепосочените критерии не е изпълнен	20	
Два от горепосочените критерии не са изпълнени	10	
Максимален брой точки:	100	

Оценката се извършва чрез директно въвеждане на оценките и мотивите за тяхното поставяне от оценителите в ИС за МВУ.

Предложения, получили **минимум 60 точки** на критерии за оценка на качеството, се класират в низходящ ред съобразно получената оценка, като за финансиране се предлагат всички ПИИ по реда на класирането до покриване на общия размер на бюджета по процедурата.

В случай че предложенията имат равен брой точки на критериите за оценка на качеството, те ще бъдат класирани съобразно получения по-голям брой точки по посочените по-долу критерии, при спазване на следната последователност:

1. Принос към индикаторите по процедурата;
2. Степен на проектна готовност за изпълнение на ПИИ;
3. Устойчивост на инвестицията.



17. НАЧИН НА ПОДАВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ

Подаването на предложението за изпълнение на инвестиция по настоящата процедура се извършва изцяло по електронен път чрез попълване на уеб базиран формуляр за кандидатстване и подаване на формуляра и придружителните документи чрез ИС за МВУ (ИСУН 2020, раздел НПВУ) единствено с използването на валиден Квалифициран електронен подпис (КЕП) издаден от доставчик на квалифицирани електронни удостоверителни услуги по смисъла на чл. 3, параграф 20) от Регламент (ЕС) № 910/2014, чрез модула „Е-кандидатстване“ на следния интернет адрес: <https://eumis2020.government.bg/bg/s/800c457d-e8be-4421-8ed9-9e78d0a75c39/Procedure/Active>

Подготовката и подаването на предложението за изпълнение на инвестиция в ИС за МВУ (ИСУН 2020, раздел НПВУ) се извършва по следния начин: Кандидатът влиза в ИС за МВУ (ИСУН 2020, раздел НПВУ), след регистрация чрез имейл и парола, избира настоящата процедура за кандидатстване от „Отворени процедури“ и създава ново предложение за изпълнение на инвестиция.

Предложението за изпълнение на инвестиция по настоящата процедура се изготвя от кандидата съгласно инструкциите, дадени в Приложение Л „Указания за попълване и подаване на Електронен формуляр за кандидатстване“.).

Изискващите се съгласно секция „Прикачени електронно подписани документи“ към Формуляра за кандидатстване също се подават изцяло електронно.

18. СПИСЪК НА ДОКУМЕНТИТЕ, КОИТО СЕ ПОДАВАТ НА ЕТАП КАНДИДАТСТВАНЕ

При кандидатстване по настоящата процедура крайният получател следва да попълни уеб-базирания Формуляр за кандидатстване и съответните приложения към настоящите насоки за кандидатстване, публикувани на интернет адресите на:

- Министерството на регионалното развитие и благоустройството <https://www.mrrb.bg/bg/proekti-po-npvu/proceduri-po-npvu/>,
- Информационната система за МВУ - Модула за електронни услуги в ИСУН 2020 <https://eumis2020.government.bg/bg/s/800c457d-e8be-4421-8ed9-9e78d0a75c39/Procedure/Active>.

При кандидатстване следва да се представят по електронен път всички изискуеми документи в ИС за МВУ - Информационната система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България 2020 (ИСУН 2020), раздел „Национален план за възстановяване и устойчивост“ (НПВУ), както следва:

1. Формуляр за кандидатстване - попълва се електронно в ИС за МВУ;



2. **Документ за собственост върху недвижим имот, от който става ясно, че недвижимият имот, върху който се извършват интервенции по предложението, е общинска собственост или е терен с учредено право на строеж в полза на общината, включително акт на Министерски съвет или заповед на министър/ръководител на друго ведомство, от които да е видно правото на управление/ на ползване в случаите на държавна собственост (ако е приложимо) - подават се сканирани копия на документите в един архивиран файл;**
3. **Партньорско споразумение - подава се във файл формат сканирано копие;**
4. **Действащ договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ), съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 - подава се във файл формат сканирано копие;**
5. **Декларация за съответствие с изискванията по процедурата при кандидатстване (Приложение В1 за общини кандидати и Приложение В2 за партньори) – кандидатът попълва информацията към формуляра за кандидатстване в раздел „Е-Декларации“, а партньорите подписват електронно Приложение В2, което се прилага към формуляра за кандидатстване в ИС за МВУ във файл формат „Word“;**
6. **Остойностен списък с описание на всички предвидени доставки (Приложение Б) - подава се във файл формат „Excel“;**
7. **Контролен лист за самооценка относно съблюдаване на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“ (DNSH) - попълва се към формуляра за кандидатстване в раздел „Е-Декларации“;**
8. **Техническа документация (идейни/технически/работни проекти и разрешителни документи към тях, КСС, становища, писмо от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ и др.) - подават се сканирани копия на документите в един архивиран файл;**
9. **Документация по ЗОП (подготвена документация по реда на ЗОП или обявена обществена поръчка или сключен договор за Дейност 1 и/или Дейност 2) - подават се сканирани копия на документите в един архивиран файл;**
10. **Анализ на заложените разходи по ПИИ – анализът и документите към него се подават в архивиран файл;**
11. **Пълномощно/заповед за упълномощаване на лицето, което подписва с електронен подпис от името на общината водещ кандидат документите за кандидатстване по предложението за изпълнение на инвестиция в ИС за МВУ и допълненията и поясненията към него (ако е приложимо) - подава се във файл формат сканирано копие.**



19. КРАЕН СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИЯ

Ще се прилага процедура чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиции от крайни получатели с един краен срок за кандидатстване.

Крайният срок за кандидатстване по настоящата процедура е до 30 август 2023 година, 19:00 ч.

Срокът за подаване на предложения по процедурата може да се удължава:

1. при изменение на документите по настоящите Насоки за кандидатстване след откриване на процедура чрез подбор;
2. когато в срок до три дни преди изтичането на посочения краен срок няма постъпили предложения или всички постъпили предложения са оттеглени;
3. когато общият размер на заявените средства за финансиране по подадените предложения в рамките на посочения краен срок е по-малък от бюджета на процедурата.

ВАЖНО:

Кандидатите могат да задават допълнителни въпроси и да искат разяснения във връзка с Условието за кандидатстване до 21 дни преди изтичането на срока за кандидатстване.

Допълнителни въпроси могат да се задават в ИС на МВУ -ИСУН 2020, раздел НПВУ чрез модул „Електронно кандидатстване“, в раздела на процедурата ПРОЦЕДУРА BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“, секция „Искане за разяснение“

Няма да бъдат предоставяни отговори на въпроси, зададени по телефона. Няма да бъдат изпращани индивидуални отговори на зададени от кандидатите по процедурата въпроси.

Разясненията се утвърждават от Ръководителя на Снд. Разясненията се дават по отношение на условията за кандидатстване, не съдържат становище относно качеството на предложението и са задължителни за всички кандидати.

Разясненията се публикуват на интернет страницата на Снд и в информационната система за Механизма в 10-дневен срок от получаването на искането, но не по-късно от 14 дни преди изтичането на срока за кандидатстване.

Разясненията се вземат предвид при осъществяване на оценката на предложенията по процедурата.

20. ПРОЦЕДУРА ЗА СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОРИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ С КРАЙНИТЕ ПОЛУЧАТЕЛИ И ИЗДАВАНЕ НА ОТКАЗИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА СРЕДСТВА

20.1. УВЕДОМЯВАНЕ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО НА Снд

В съответствие с чл. 20 и чл. 21 от ПМС №114/08.06.2022 г. (и посл. изм.) за определяне на детайлни правила за предоставяне на средства на крайни получатели от Механизма за възстановяване и устойчивост, се взема решение за предоставяне на средства от Механизма за одобрените предложения, както и решение, с което отказва предоставянето на средства от



Механизма. Преди вземане на решение за предоставяне на помощ по МВУ, СНД извършва проверка за липса на двойно финансиране.

В срок до 15 работни дни от влизането в сила на решението за предоставяне на средства от Механизма, Ръководителят на Структурата за наблюдение и докладване сключва договор за финансиране с крайния получател.

Правата и задълженията, които възникват за крайните получатели, са описани в приложения договор за финансиране (Приложение Е1). В Приложение Е1 са посочени приложенията, които представляват неразделна част от договора за финансиране.

По време на изпълнение на дейностите по ПИИ крайните получатели следва да спазват Условиата за изпълнение на одобрените инвестиции (Приложение Е2).

20.2. СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОР ЗА ФИНАНСИРАНЕ

Процедурата по проверка на документалната допустимост на кандидатите ще се извършва изцяло в електронна среда чрез Информационната система за МВУ (ИСУН 2020), раздел НПВУ, поради което комуникацията между СНД и кандидатите ще се води единствено през нея. Чрез ИС за МВУ (ИСУН 2020), раздел НПВУ, до всеки одобрен за финансиране кандидат се изпраща електронно уведомление за представяне на конкретни изброени доказателства за доказване на съответствието му с изискванията за краен получател.

Уведомлението съдържа указания за вида и формата на изискваните доказателства, както и срока, в който тези доказателства следва да бъдат представени. Поканите (уведомленията) се считат за получени от съответния кандидат с изпращането им в ИС за МВУ (ИСУН 2020), раздел НПВУ.

Списък на документите, които се подават на етап сключване на договор за финансиране с крайните получатели:

ПРИЛОЖЕНИЕ В1: Декларация за съответствие с изискванията по процедурата при подписване на договор за финансиране на одобрени инвестиции за община водещ кандидат

ПРИЛОЖЕНИЕ В2: Декларация за съответствие с изискванията по процедурата при подписване на договор за финансиране на одобрени инвестиции за партньори

ПРИЛОЖЕНИЕ Е1-1: Форма за финансова идентификация

ПРИЛОЖЕНИЕ Е1-2: Заявление за профил за достъп на ръководител (кмет на общината водещ кандидат) в ИС за МВУ

ПРИЛОЖЕНИЕ Е1-3: Заявление за профил за достъп на упълномощени от ръководителя лица в ИС за МВУ

За целите на изпълнението и електронното отчитане на инвестицията, одобрените за финансиране крайни получатели следва самостоятелно да създадат потребителски профили за достъп до ИС за МВУ, раздел НПВУ, като използват функционалностите на системата.



Потребителските профили за електронно отчитане се създават от одобрените крайни получатели в модул „Е-кандидатстване“, раздел „Проектни предложения“, секция (таб) „Профили за Е-отчитане“. За целта в системата следва да се прикачи Заявление за профил за достъп до ИСУН 2020 на Ръководител на (кмет на общината водещ кандидат) и/или Заявление за профил за достъп до ИСУН 2020 на упълномощени от ръководителя лица – подписани с валиден КЕП от лице, което представлява кандидата.

След проверка на данните, въведени в ИС за МВУ, раздел НПВУ, СНД активира създадения потребителски профил след сключване на договор за финансиране със съответния краен получател.

21. ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ УСЛОВИЯТА ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ

Документи за кандидатстване	ПРИЛОЖЕНИЕ Б: Остойностен списък с описание на всички предвидени доставки ПРИЛОЖЕНИЕ В1: Декларация за съответствие с изискванията по процедурата при кандидатстване за кандидат община (попълва се в раздел „Е-декларации“ към формуляра за кандидатстване) ПРИЛОЖЕНИЕ В2: Декларация за съответствие с изискванията по процедурата при кандидатстване за партньори
Документи за информация	Приложение Д: Контролен лист за самооценка относно съблюдаване на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“ (DNSH) - за информация и с указания за попълване. ПРИЛОЖЕНИЕ Е1: Проект на договор за финансиране ПРИЛОЖЕНИЕ Е2: Условия за изпълнение на одобрените инвестиции ПРИЛОЖЕНИЕ Л: Указания за попълване и подаване на Електронен формуляр за кандидатстване ПРИЛОЖЕНИЕ Н: Приложение към анализ за състоянието на безопасността на движението по пътищата на 40-те градски общини от шестте района за планиране от ниво 2, изготвен от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ ПРИЛОЖЕНИЕ О: Указания за оценка на съответствието на предложенията за изпълнение на инвестиции с правилата за държавни помощи