Разяснения по процедура „Подпомагане на интермодални оператори, включително развитие на съществуващи терминали“ № 2

Разяснения на УО към 11.04.2025 г.		
№ на въпрос	**Въпроси**	**Становище на УО**
1.	Уважаеми представители на УО, бихме искали да помолим за разяснение във връзка с подготовката на проектно предложение по процедура BG16FFPR001-3.002 - "Подпомагане на интермодални оператори, включително развитие на съществуващи терминали“. Съгласно указанията по процедурата, допустими кандидати са „Всички оператори на интермодални терминали находящи се в допустимите региони на територията на Република България , а именно: BG31 – Северозападен, BG32 - Северен централен, BG33 – Североизточен, BG34 – Югоизточен, BG42 - Южен централен“. Съгласно Решение на Министерски съвет от 26.03.2025 г. се предлага изменение на районите на планиране и тяхното окрупняване. Новите райони на планиране са както следва: 1. Северен, включващ областите Видин, Монтана, Враца, Ловеч, Плевен, Габрово, Велико Търново, Търговище, Русе, Разград и Силистра; 2. Източен, включващ областите Добрич, Варна, Шумен, Бургас, Сливен и Ямбол; 3. Южен, включващ областите София, Перник, Кюстендил, Благоевград, Пазарджик, Смолян, Пловдив, Стара Загора, Хасково, Кърджали; 4. Столичен, включващ област София (Столична община). Доколкото допустимостта на кандидатите по посочената процедура е обвързана с местонахождението на инвестицията в определени райони на планиране, бихме искали да помолим за отговор на следния въпрос: Ще бъде ли допустимо проектно предложение с планирана инвестиция в сегашен Югозападен район, на територията на община Перник (който не попада в целевите по процедурата), при условие, че съгласно новото териториално разпределение сегашни Южен централен и Югозападен район се обединяват в общ Южен район?	Съгласно взетото Решение на Министерски съвет се определя нов обхват на регионите за планиране от ниво 2 в Република България, който Националният статистически институт (НСИ) ще представи на Евростат за одобрение пред Европейската статистическа служба Евростат. НСИ има готовност да започне преговори със статистическата служба на Европейската комисия „Евростат“ за промяна в обхвата на регионите от ниво 2 и да представи пред нея определения от Министерски съвет вариант за ново районiране за статистически цели. Ако предложението на България се приеме от Европейския съюз, промените ще влязат в сила от 1 януари 2027 година. С оглед на това по настоящата процедура са валидни съответните регионални ограничения посочени в документацията.
2.	2.1. Има ли разлика между "проучване за осъществимост" и "предпроектно проучване" или става дума за един и същ документ?	2.1. Проучването за осъществимост и предпроектното проучване са два различни документа. В раздел 23 *Начин на подаване на проектните предложения* на стр. 39 и 40 са посочени случаите, в които проектът следва да съдържа предпроектно проучване и идеен проект, а именно при проектно предложение включващо дейности по изграждане/реконструкция на инфраструктура за достъп и/или изграждане/разширение/модернизация на площадки за обработка на товари/интермодални транспортни единици.

	2.2. Всеки кандидат ли трябва на етап кандидатстване да разполага с изготвено проучване за осъществимост/ предпроектно проучване (в случай, че са еквивалентни) и идеен проект и да ги представи в цялост като съпътстващи проекта документи? Ако проектът НЕ включва "изграждане/реконструкция на инфраструктура за достъп и/или изграждане/разширение/модернизация на площадки за обработка на товари/ИТЕ" следва ли да представи гореописаните документи (проучване за осъществимост/ предпроектно проучване, идеен проект) или е достатъчно да приложи само резюме на осъществимостта на инвестицията? Ако да, то следва ли това резюме на осъществимостта да се базира на предварително изготвено предпроектно проучване?	2.2. За всяко проектно предложение следва да е изготвено проучване за осъществимост или предпроектно проучване и идеен проект, в случай че в него се съдържат дейности, включващи СМР. Те се представят се в цялост към проектното предложение, а във формуляра за кандидатстване се представя кратко резюме.
	2.3. Ако проектът включва само закупуване на оборудване и дейности по инсталация, то трябва ли а предоставяме декларации от съответните компетентни органи във връзка с липса на необходимост от ОВОС, декларациите, изискуеми по линия на съотсветствие с Директива за местообитанията, Рамковата директива за водите и т.н.?	2.3. **<u>По отношение на т. Е.4 от Насоките.</u>** Прилагане на Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (Директива за местообитанията); оценка на въздействието върху обектите по „Натура 2000“. **В Насоките за кандидатстване по процедурата е посочено следното:** Ако съответния компетентен орган по околна среда е преценил, че „съществува вероятност проектът да има значителни отрицателни въздействия, индивидуално или в комбинация с други проекти, върху обектите, включени или предвидени за включване в мрежата „Натура 2000““, и е постановил да се извърши оценка за съвместимост, кандидатът представя само решението на компетентния орган по оценка за съвместимост (крайния акт по процедурата) и доклада за оценка степента на въздействие (ДОСВ), **без да прилага декларация.** Ако съответния компетентен орган по околна среда е преценил, че „няма вероятност проектът да има значителни отрицателни въздействия, индивидуално или в комбинация с други проекти, върху обектите, включени или предвидени за включване в мрежата „Натура 2000““, кандидатът **прилага декларацията от Приложение № 2 към Условията за кандидатстване, попълнена от органа, отговарящ за мониторинга на обектите НАТУРА 2000 (министъра на околната среда и водите), и карта, показваща местоположението на проекта и на обектите по „Натура 2000“.** **По отношение на голям проект, който не е свързан с инфраструктурата (например за закупуване на оборудване), това следва да бъде надлежно обяснено и в този случай не е задължително да се прилага такава декларация.** **<u>Това означава, че във всички случаи кандидатът следва на най-ранен етап да уведоми съответния компетентен орган по околна среда, с оглед провеждане на приложимата процедура по реда на Закона за биологичното разнообразие и 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, и/или Закона за опазване на околната среда и подзаконовата нормативна уредба.</u>**

		<u>По отношение на т. Е.5. от Насоките:</u> Прилагане на Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета („Рамковата директива за водите“); оценка на въздействието върху водните обекти. **В Насоките за кандидатстване по процедурата е посочено следното:** Ако проекта включва нова модификация на физическите характеристики на повърхностен воден обект или промени в нивото на подземни водни обекти, които влошават състоянието на воден обект или предизвикват невъзможност за постигане на добро състояние/потенциал на водите, се представя оценка на въздействията върху водния обект и подробно обяснение за това как всички условия съгласно член 4, параграф 7 от Рамковата директива за водите вече са били/ще бъдат изпълнени, **без да се прилага декларация.** Ако проекта включва нова модификация на физическите характеристики на повърхностен воден обект или промени в нивото на подземни водни обекти, които влошават състоянието на воден обект или предизвикват невъзможност за постигане на добро състояние/потенциал на водите, кандидатът **прилага декларация на компетентния орган, отговарящ за управлението на Водите (съответния директор на Басейнова дирекция).** **<u>По отношение на голям проект, който не е свързан с инфраструктурата (например за закупуване на оборудване), това следва да бъде надлежно обяснено и в този случай не е задължително да се прилага такава декларация.</u>**
	2.4. Какво се има предвид под "съществуващ" интермодален терминал? Има ли някакви специфични условия и изисквания, на които е необходимо да отговаряме, за да бъдем признати за "съществуващ"? В допълнение, изграждането на нов интермодален терминал допустимо ли е по процедурата?	2.4. Интермодални са терминали, на територията на които има възможност за опериране на поне два вида транспорт, един от които железопътен. В допълнение към формуляра за кандидатстване трябва да се съдържат доказателства в подкрепа на това обстоятелство.
3.	Допустим кандидат ли е пристанищен оператор, който към момента на кандидатстване НЕ поддържа два вида транспорт, но желае да изгради инфраструктура за обезпечаване на жп транспорт в рамките на проекта по линия на приоритетна дейност "Изграждане и/или реконструкция на инфраструктура за достъп - инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и по-специално изграждане/рехабилитация на железопътни коловози и/или пътища на територията на терминала " или са допустими само терминали, които оперират интермодално и това може да бъде доказано с подходящи документи? Същият въпрос важи и за оператори на логистични и спедиторски терминали, които желаят да осигурят възможност за оперирането на два вида транспорт чрез включването на железопътен, но към момента на кандидатстване не разполагат с изградена и функционираща инфраструктура за целта.	В раздел 11 *Допустими кандидати* изрично е посочено, че терминалът трябва да има възможност за опериране на поне два вида транспорт, за което обстоятелство трябва да се съдържат доказателства към формуляра за кандидатстване. Целта на процедурата е модернизация и рехабилитация на съществуващи интермодални терминали. Не са допустими кандидати с одобрен проект за ново строителство на жп връзка, тъй като това би представлявало разширяване на кръга на допустимите кандидати, и съответно промяна на условията за кандидатстване по схемата, одобрена от ЕК за отпускане на държавна помощ с Решение на ЕК C(2023) 8986 от 18.12.2023 г.
Разяснения на УО към 19.06.2025 г.		
4.	Бихме искали да кандидатстваме по процедура BG16FFPR001-3.002. Тъй като експлоатираме няколко интермодални терминала възможно ли е да кандидатстваме с един комплект документи едновременно за два терминала в гара Свиленград и град Бургас. Или е необходимо за всеки терминал да се подготвят отделен комплект документи?	При разработката на документацията във връзка с настоящата процедура, са заложени изисквания за допустимост на финансирането на един интермодален терминал, подаден с едно проектно предложение. Нашето разбиране по постъпилия въпрос е, че ако един и същ оператор работи на

		два терминала те могат да бъдат разглеждани като свързани икономически в една обща инвестиция, като същевременно следва да бъдат спазени всички изисквания на документацията за всеки един от терминалите поотделно. Критериите за техническа и финансова оценка за терминалите, включени в проектното предложение ще се отчитат с натрупване. Два терминала могат да са включени в един проект, съответно и за двата да се подготви един и приложи един общ комплект документи. Важно е и двата терминала да отговарят на всички условия, посочени в процедурата. Заявената безвъзмездна финансова помощ за всеки от терминалите трябва да е по-висока от предвидения минимум (1,5 млн. лв.), а общата БФП (за двата терминала) не може да е по-висока от 4 млн. лв. Двата терминала в проекта следва да са съществуващи интермодални терминали и трябва да отговарят на всички изисквания в процедурата по отношение на вид на терминала (да имат възможност за опериране на поне два вида транспорт, един от които железопътен). Също така и двата терминала трябва да са разположени в допустимите региони - BG31 – Северозападен, BG32 - Северен централен, BG33 – Североизточен, BG34 – Югоизточен, BG42 - Южен централен. Необходимо е да се спази и изискването получаващите помощ оператори да предоставят равен достъп до инфраструктурата (терминалите) на всички заинтересовани субекти по недискриминационен начин и да прилагат прозрачни такси и за двата подпомагани терминала. Проектът трябва да включва минимум една от следните приоритетни дейности за всеки от терминалите: - Закупуване на ново оборудване за претоварване и/или маневриране; - Изграждане и/или реконструкция на инфраструктура за достъп - инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и по-специално изграждане/рехабилитация на железопътни коловози и/или пътища на територията на терминала. Важно е също така в обосновката на проекта да се покаже свързаност на инвестицията и необходимост от финансова помощ в двата терминала.