**ПОДРОБЕН АНАЛИЗ ЗА ПРИЛОЖИМИЯ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ**

**за проект „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“**

**м. май 2024**

|  |  |
| --- | --- |
| Договор *№ и дата* | *ДЕП-4 от 31.05.2021 г.* |
| Възложител | *Държавно предприятие*  *„Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ)* |
| Предмет на договора | *Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021-2027 г.* |
| Изпълнител | „Българска консултантска организация“ ЕООД |
| Дата на подписване на договора | *31.05.2021 г.* |
| Срок за изпълнение на договора | *31.10.2023 г.* |
| Представляващ изпълнителя  Адрес, телефон, е-mail | *Стоян Ставрев*  *София 1407, бул. „Черни връх“ №32Г, ет. 1, ап. 1А Тел.: +359 879 481 565*  *stoyan.stavrev@bco.bg* |
| Вид документ | *АНАЛИЗ ЗА ПРИЛОЖИМИЯ РЕЖИМ НА ДЪРЖАВНИ ПОМОЩИ* |
| Проект | „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“ |
| Дата на представяне на доклада | *25. 10. 2023 г.* |

**Съдържание**

[**Списък на съкращенията** 5](#_Toc167171131)

[**1.** **Описание на проекта** 7](#_Toc167171132)

[**1.1.** **Общо описание на проекта, включително на етапите на неговата реализация** 7](#_Toc167171133)

[*Цели на проекта* 7](#_Toc167171134)

[*Местоположение на инвестицията* 7](#_Toc167171135)

[*Етапи на реализация на проекта* 7](#_Toc167171136)

[**1.2.** **Описание на инвестициите предмет на проекта** 9](#_Toc167171137)

[**1.3.** **Основни заинтересовани страни** 10](#_Toc167171138)

[*Инвеститор* 10](#_Toc167171139)

[*Оператор/и* 11](#_Toc167171140)

[*Крайни потребители* 11](#_Toc167171141)

[**1.4.** **Бюджет на проекта и източници на финансиране** 12](#_Toc167171142)

[*Етап „Подготовка“* 12](#_Toc167171143)

[*Етап „Изпълнение“* 12](#_Toc167171144)

[*Етап „Експлоатация“* 13](#_Toc167171145)

[**2.** **Държавни помощи** 14](#_Toc167171146)

[**2.1.** **Тест за държавна помощ** 14](#_Toc167171147)

[**2.2.** **Съвместимост на държаната помощ по ОРГО** 17](#_Toc167171148)

[**2.2.1.** **Съвместимост с Глава I Общи разпоредби на ОРГО** 18](#_Toc167171149)

[*Член 1.**Приложно поле* 18](#_Toc167171150)

[- *параграф 1 – категории помощи за които се прилага ОРГО* 18](#_Toc167171151)

[- *параграф 2 – помощи за които не се прилага ОРГО* 18](#_Toc167171152)

[- *параграф 3 – забранителни режими по ОРГО* 19](#_Toc167171153)

[*Член 2. Определения* 21](#_Toc167171154)

[*Член 3. Условия за освобождаване* 22](#_Toc167171155)

[*Член 4. Прагове за уведомяване* 22](#_Toc167171156)

[*Член 5. Прозрачност на помощта* 23](#_Toc167171157)

[*Член 6. Стимулиращ ефект* 23](#_Toc167171158)

[*Член 7. Интензитет на помощта и допустими разходи* 28](#_Toc167171159)

[*Член 8. Натрупване* 28](#_Toc167171160)

[*Член 9. Публикуване и информация* 29](#_Toc167171161)

[**2.2.2.** **Съвместимост с специалните разпоредби на ОРГО по чл. 56б** 29](#_Toc167171162)

[- *параграф 1 – морски пристанища* 29](#_Toc167171163)

[- *параграф 1а – забрана за подпомагане на инфраструктура за зареждане с изкопаеми горива* 30](#_Toc167171164)

[- *параграф 2 – допустими разходи за морски пристанища* 30](#_Toc167171165)

[- *параграф 2а – допустими разходи за инфраструктура за зареждане с електроенергия* 30](#_Toc167171166)

[- *параграф 3 – недопустими разходи за морски пристанища* 30](#_Toc167171167)

[- *параграф 4 – определяна размера на помощта* 30](#_Toc167171168)

[- *параграф 5 – определяне на интензитета на помощта* 31](#_Toc167171169)

[- *параграф 6 – възможност за увеличение на интензитета на помощта* 32](#_Toc167171170)

[- *параграф 7 – концесия и възлагане на трета страна* 32](#_Toc167171171)

[- *параграф 8 –ползване на подпомаганата инфраструктура* 33](#_Toc167171172)

[- *параграф 8а – ангажимент по отношение на инфраструктура за зареждане с водород* 33](#_Toc167171173)

[- *параграф 8 – изключение за размера на помощи под 5,5 милиона евро* 33](#_Toc167171174)

[**3.** **Заключение** 34](#_Toc167171175)

[**4.** **Източници на информация** 35](#_Toc167171176)

# **Списък на съкращенията**

|  |  |
| --- | --- |
| **АРП** | **Анализ разходи и ползи** |
| **БФП** | **Безвъзмездна финансова помощ** |
| **ДП** | **Държавна помощ** |
| **ДППИ** | **Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура** |
| **ДФЕС** | **Договор за функциониране** **на Европейския съюз** |
| **ДЧ** | **Държава-членка** на Европейския съюз |
| **ЕК** | **Европейска комисия** |
| **ЕС** | **Европейски съюз** |
| **ЕФРР** | **Европейски фонд за регионално развитие** |
| **ж.б.**  **ЗМПВВППРБ** | **Железобетонен/и**  **Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България** |
| **ЗДП** | **Закон за държавните помощи** |
| **Известието** | **Известие** на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (C/2016/2946 ; *OJ C 262, 19.7.2016, p. 1–50)* |
| **КСС** | **Количествено-стойностна сметка** |
| **МКА**  **МФ** | **Мултикритериален анализ**  **Министерство на финансите** |
| **ОПТТИ** | **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.** |
| **ОРГО** | **Общ регламента за групово освобождаване** - Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17.06.2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от ДФЕС, изменен с Регламенти на Комисията (ЕС) 2017/1084 от 14.06.2017 г., (ЕС) 2020/972 от 02.07.2020 г., (ЕС) 2021/452 от 15.03.2021 г. (ЕС) 2021/1237 от 23.07.2021 г., (ЕС) 2023/917 от 04.05.2023 г. и (ЕС) 2023/1315 от 23.06.2023 г. |
| **ПП**  **ПТ** | **Предпроектно проучване**  **Пристанищен терминал** |
| **ПТС** | **Програма Транспортна свързаност** 2021-2027 |
| **СМР** | **Строително-монтажни работи** |
| **УО** | **Управляващ орган** |
| **УК-П3**  **ФК**  **ФННС**  **ХТС**  **SWOT анализ**  **TEN-T** | **Условия за кандидатстване** за предоставяне на БФП по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ на ПТС.  **Формуляр за кандидатстване**  **Финансова нетна настояща стойност** на инвестициите  **Хидротехническо строителство**  Анализ на силните и слабите страни, възможностите и опасностите (**Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats**)  **Трансевропейска транспортна мрежа** |

# **Описание на проекта**

## **Общо описание на проекта, включително на етапите на неговата реализация**

### *Цели на проекта*

1. С проект „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“ ДППИ има за цел е да се реконструира и модернизира вълнолом на ПТ „Бургас – Изток 1“, който в следствие на годините е със силно нарушена конструкция, причините за което са силните ветрове, големите морски вълни и нарушената бронировка от изкуствени елементи.
2. Съгласно информацията от т.2.1. на ПП, вълнолома на ПТ „Бургас – Изток 1“ се определя, като **„стария“** вълнолом на пристанище Бургас, чийто роля понастоящем е да осигурява защита на акваторията на корабните места от ПТ „Бургас – Изток 1“ и тези на Кей насипни товари от ПТ „Бургас-Изток 2“, заедно с прилежащите им територии, инфраструктура и съоръжения, в т. ч и съхраняваните товари.
3. Както е отбелязано в т.1.1. на ПП, пристанище Бургас е класифицирано като „основно“ TEN-T пристанище. То е разположено на и е част от коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” на основната TEN-T мрежа. Коридорът осигурява основната връзка на централна Европа с пристанищата на Северно, Балтийско, Черно и Средиземно морета. Морските пристанища от TEN-T по правило са от съществено значение за международния и вътрешноевропейския търговски обмен, следователно и за европейския вътрешен пазар и/или за сближаването в рамките на ЕС.
4. С реализацията на проекта се очаква предотвратяване протичащите деструктивни процеси на ерозия на вълнолома на ПТ „Бургас – Изток 1“ и в резултат да се повиши безопасността в акваторията на пристанище Бургас, както и да се осигури устойчивост на инвестициите в изграждането на инфраструктурата на пристанището по време на минали програмни периоди.

### *Местоположение на инвестицията*

1. Вълноломът, предмет на проекта попада в територията на ПТ „Бургас – Изток 1“, пристанище Бургас в ПИ 07079.618.1019 с трайно предназначение за пристанище.
2. Пристанище Бургас се намира в община Бургас, област Бургас, Югоизточен район на планиране – BG34, според класификацията NUTS-2;
3. По-подробно изложение относно мястото на реализацията на проекта и Пристанище Бургас е представено в т.2.1. на ПП.

### *Етапи на реализация на проекта*

1. Като цяло реализацията на проекта може да се разглежда на три етапа:

* „**Подготовка**“ – подготовка на инвестиционния проект;
* „**Изпълнение**“ – рехабилитация на стария вълнолом на пристанище Бургас, чрез изграждане на вълнолом със защита от тетраподи с наклон 1/1.33.
* „**Експлоатация**“ на изградената пристанищна инфраструктура от ДППИ.

1. Етап „**Подготовка**“ е изпълнена в периода 2021 -2023 г. от организация-консултант чрез Договор № ДЕП-4/ 31.05.202021 г. по проект № BG16M1OP001-5.001-0026 „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ.
2. Основните дейности **по този етап** реализацията на проекта включват:

* изготвяне на предпроектни проучвания за реализацията проекта;
* изготвяне на АРП/Анализ за социално-икономическата ефективност проекта/Анализ за ефективност на разходите или друг аналогичен инструмент приложим за периода 2021-2027 г.;
* изготвяне на документи свързани с процедурите за околна среда и по-конкретно за дейностите, свързани с прилагането на превантивните механизми за опазване на околната среда (ОВОС), където е приложимо;
* изготвяне на документи, необходими за кандидатстване, съгласно приетите регламенти и директиви за програмен период 2021-2027 г. за финансиране от ПТС.

1. Етап „**Изпълнение**“, предмет на настоящия анализ, се състои в изграждане на нов вълнолом със защита от тетраподи с наклон 1/1.33, което включва изграждане на нов вълнобой и изграждане на нова бронировка от тетраподи.
2. Както е посочено в т.2.1. на ПП, вълноломът в пристанище Бургас е изграден като каменно насипно тяло с каскадно подредени бутобетонни блокове. Предпазен е от по-големи каменни блокове с единично тегло 500 – 1500 кг. и защитни вълногасящи бетонни елементи – тетраподи с тегло 8,00 т., 10,00 т. Допълнително е изграден сглобяем вълнобой от стоманобетонна надстройка, който е в лошо техническо състояние – с видима корозирала армировка на темето на вълнобой, приблизително на Кота +6,90m. - +6,95m. В посока територия вълноломът е настъпален на две нива до достигане нивото на пътното платно около Кота +1,72 м. (+2,00-ЧС).
3. Съгласно одобреният вариант, СМР по рехабилитацията на вълнолома на ПТ „Бургас –Изток 1“ е предвидено да се изпълни на три технологични строителни етапа. По-подробна информация за технологичните етапи за реализацията на проекта има в т. 3.2. на ПП.
4. Съгласно избрания вариант, рехабилитацията на вълнолома ще включва изграждането на нов сглобяем вълнобой (надстройка) с H=2,10m достигащ до Кота +7,50м и (+7,78м-ЧС), обособяване на пешеходна зона на Кота +6,30м (+6,58м-ЧС) и рехабилитация и възстановяване на бронировката на вълнолома на ПТ „Бургас – Изток 1“ . В обхвана на проекта е включено е отстраняване на съществуващият вълнобой, почистване на всички видими повърхности за отстраняване на напуканите участъци торкрет, обособяване на пешеходна зона, отстраняване на съществуващи тетраподи, направа на изкопи и откосиране на основен пласт, полагане бронировка и откосиране, и полагане на тетраподи.

1. Както е отбелязано по-горе, основна цел на проекта е предотвратяване разрушаването на стария вълнолом на пристанище Бургас и повишаване безопасността в акваторията на пристанище Бургас, както и осигуряване устойчивост на инвестициите в изграждането на инфраструктурата на пристанището по време на минали програмни периоди.
2. Етап „**Експлоатация**“, който също се разглежда в настоящия анализ, включва всички дейности, които ДППИ ще изпълняват в периода на експлоатация в акваторията на ПТ „Бургас-Изток 1“ . По отношение на вълнолома, предмет на проекта, тези дейности се изразяват в управление на държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт и поддържане на съществуващите съоръжения на общата техническа инфраструктура в тези пристанища.

## **Описание на инвестициите предмет на проекта**

1. Като основни елементи за работите по рехабилитация на стария вълнолом на пристанище Бургас, както са посочени в ПП, включват израждане на нов вълнобой от кутиеобразни елементи, включително обособяване на пешеходна зона, изграждане на нова бронировка от тетраподи и саниране на настилки и видими повърхности.
2. При обосновката за избор на вариант за рехабилитация вълнолома по проекта в ПП е направен МКА на 3 алтернативи проектни решения за рехабилитация на вълнолома. Избора е направен на база SWOT и МКА анализи, с които са оценени техните предимства и недостатъци, както и конкретните изисквания, условия и критерий на настоящия проект.
3. Избраният вариант за реализацията на проекта включва следните основни елементи:

**1)** Изграждане на нов **вълнобой**, което включва:

* разкъртване на съществуващият вълнолом и изнасянето и депонирането на елементите на депо за строителни отпадъци;
* почистване на повърхностите и подготовка за последващо бетониране;
* изграждане на защитна стена в участъци с видим зид – поставяне на допълнителна армировка, направа на кофраж и полагане на бетон;
* монтаж на нов вълнобой;
* изграждане на стоманобетонови кутиеобразни елементи;
* третиране и репариране на съществуващи повърхности;
* изграждане на вертикални комуникации;
* довършителни работи;

**2) обособяване на пешеходна зона на Кота +6,30,** което включва:

* изграждане на подходи за качване и слизане до пешеходната алея.;
* монтаж на парапети от неръждаема стомана,
* монтаж на пейки и кошчета,

**3)** **саниране на настилки и видими повърхности**

Предвид, че по всички повърхности са установени следи от химична и физична корозия на бетона, по тази причина по проекта се предвижда тяхното саниране е предвидено да стане с полагане на:

* анкерирана със стоманена мрежа ф4mm-150/150mm за повърхностите с анкери мин. 4бр./m2 за осигуряване на пукнатиноустойчивост на положеното покритие;
* на защитен слой от стоманоторкрет с дебелина 2-3сm.

**4)** изграждане на **нова бронировка** и полагане на **тетраподи,** което включва:

* отстраняване на съществуващи тетраподи Т8 и Т10;
* извършване на драгажни дейности /изкопи/ за оформяне на подложен пласт от СБ-І-ва категория (500kg-1500kg);
* полагане на защитен пласт от СБ-І-ва категория (500kg-1500kg);
* полагане на защитен пласт от СБ-ІІ-ва категория (1500kg-4000kg);
* полагане на защитен пласт от тетраподи Т8 (T10).

1. Подробна информация за предвидените работи по избрания вариант за реализация на проекта и разходите, свързани с тях е представена в т.3.2.на ПП.

## **Основни заинтересовани страни**

### *Инвеститор*

1. Инвеститор по проекта е **ДППИ**. Основната причина ДППИ да се ангажира с проекта е на основание разпоредбата на чл. 115л на ЗМПВВППРБ, с която на предприятието е предоставено имущество държавна собственост за изпълнение предмета на дейността му и е определено за управител на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт. В това си качество ДППИ е определен за конкретен бенефициент по ОПТТИ и ПТС.
2. Съгласно разпоредбата на чл. 115л, ал. 1, т. 1 на ЗМППВВППРБ пристанище Бургас е определено като един от клоновете- териториални поделения на ДППИ.
3. Основните функции на ДППИ са определени в чл. 115м на същия закон, като с ал.1, т.2 и т.3 от същата разпоредба на ДППИ е възложено управление на държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт и поддържане на съществуващите съоръжения на общата техническа инфраструктура в тези пристанища. Както е отбелязано по-горе, терена предвиден за рехабилитацията на вълнолома на ПТ „Бургас – Изток 1“, предмет на проекта, попада в териториите предоставени на ДППИ за управление и след неговата реализация, активите реконструкцията на източния кей на пристанище Лом ще бъдат държавна собственост.
4. В т.3.6.3. на ПП е представен задълбочен анализ, с който се установява, територията и пристанищната инфраструктура в ПТ „Бургас – Изток 1“ е публична държавна собственост, предоставена за управление на ДППИ. Цитирани са множество нормативни актове и регистри, които доказват, че територията на вълнолома, предмет на проекта попада в обхвата на отговорност на ДППИ, поради което ДППИ се ангажира с негово изпълнение.
5. В допълнение, пак в същия раздел на ПП е подробно обосновано, че вълноломът като пристанищна инфраструктура представлява обща техническа инфраструктура на пристанището, която е функционално „свързана с предоставяните на терминала дейности и услуги“ само и единствено доколкото предпазва пристанищната акватория от вълнение. Както и че коректното наименование на това съоръжение е „мол“, което служи за защита на пристанищната акватория от ветрово или вълново въздействие *или* за връзка между кораба и брега (вж. § 2, т. 19 от ДР на ЗМПВВППРБ).
6. Доколкото в случая,  молът предпазва пристанищната акватория на повече от един терминал, той е „обща техническа инфраструктура“ на пристанището по см. на § 5, т. 52 от ДР на ЗМПВВППРБ.

### *Оператор/и*

1. Предвид че територията и пристанищната инфраструктура в ПТ „Бургас – Изток 1“ е публична държавна собственост, предоставена за управление на ДППИ по силата на ЗМПВВППРБ експлоатацията на реконструирания вълнолом по проекта ще продължи да се извършва от ДППИ, както до сега. Същото е отбелязано в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3,
2. В тази връзка, в т.3.6.3.2.3. на ПП е подчертано, че съгласно разпоредбата на чл. 117а, ал. 6 на ЗМПВВППРБ определя, че не може да се включва в предмета на договори по чл. 116а, ал. 3 или на концесионни договори общата техническа инфраструктура на пристанището, като никой не може да възпрепятства свободния достъп до нея.

### *Крайни потребители*

1. **Крайни потребители** на новото кейово място, предмет на проекта, **ще са операторите на** корабите, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт.
2. Достъпът до тези **пристанища е на недискриминационна** база по силата на чл. 103 **от** ЗМПВВППРБ. Като за предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от ДППИ[[1]](#footnote-1). Всички тарифи са предварително определени и са публикувани на електронната страница на ДППИ.
3. С разпоредбите на чл. 103в, 103г, 103д, 103е от ЗМПВВППРБ е определен вида на таксите, които се събират на пристанищата за обществен транспорт, основните принципи при определяне на размера и събирането им, както и къде и как се публикуват.

## **Бюджет на проекта и източници на финансиране**

### *Етап „Подготовка“*

1. Съгласно информацията от АРП, разходите които са извършени по подготовка на настоящото проектно предложение, като част от изпълнението на Договор № ДЕП-4/ 31.05.202021 г. възлизат на 233 329 лв. без ДДС. Изпълнението на договора е финансирано по проект № BG16M1OP001-6.001-0026 „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“ по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ.
2. Тези разходи са определени за недопустими по настоящия проект, което е представено в допусканията по т. 5.3 и таблица 14 на АРП.

### *Етап „Изпълнение“*

1. Подробна информация за определяне стойностите на отделните компоненти на проекта е представена в т. 5.1. на ПП, където е представена информация за основните допускания при определяне на инвестиционните разходи на отделните на основни елементи за три различни варианта за рехабилитацията на стария вълнолом на пристанище Бургас, включително КСС за всеки един от етапите на реализация на всеки от тях. КСС на разходите за СМР за вариантите са определени на база изготвени разчети към всяка проектна част от идейния проект, в цени към м. януари 2023 г.
2. В резултат на извършените анализи е препоръчан и избран варианта с за рехабилитация на вълнолома на пристанище Бургас и представлява вълнолом със защита от тетраподи с наклон 1/1.33, за който в таблица 20 на ПП са представени обобщени разходите за трите етапа на СМР по проекта, и в таблица 21 обобщените разходите по всички работи свързани с реализацията на проекта .
3. Както е посочено в текст 13 по-горе, реконструкцията на стария вълнолом на пристанище Бургас е предвидено да се изпълни на три технологични строителни етапа, за което по-подробна информация за има в т.3.2. на ПП.
4. Съгласно информацията от таблица 20 на ПП разходите за СМР по извършване на реконструкцията на старият вълнолом на пристанище Бургас възлизат на **39 937 398** лв.
5. В АРП структурата на инвестиционните разходи е трансформирана във вид, съответстващ на изискванията за изготвяне на АРП, като са добавени присъщи и необходими категории разходи за изпълнението на инфраструктурен проект, финансиран по ПТС. В т.5.3 на АРП по проекта е представена информация за определяне на пълните инвестиционни разходи и програма за изпълнение на проекта като цяло. В таблица 13 на АРП са представени необходимите разходи за изпълнението на проекта в съответствие с изискванията за финансиране по ПТС, където разходите от текст 37 по-горе, са представени като разходи в категории „Строителство“. В таблица 16. на АРП е представено годишното разпределение на тези разходи, което представлява финансовата програмата изпълнението на проекта.
6. Общата стойност на проектното предложение за финансиране по ПТС е в размер на **56 306 147** лв. Допусканията за определяне на разходите по проекта е представена в т. 5.3 и таблица 13 на АРП.
7. Преди прилагането на ограниченията и интензитета за финансиране по чл. 56б на ОРГО, като недопустими по ПТС се определят възстановимияДДС за ДППИ и разходите за подготовка на проекта, които са финансирани по ОПТТИ *(текстове 32-33 по-горе).* В резултат общо допустимите разходи по проекта, преди прилагането на ограниченията и интензитета за финансиране по чл. 56б на ОРГО, се определят **46 761 679** лв.
8. Средствата от БФП, които ще бъдат отпуснати по ЕФРР и други източници на публично финансиране ще се използват от ДППИ само със задачата да организира тръжните процедури за изпълнение на дейностите по проекта, ще ги трансферира към изпълнителите по проекта и няма да генерират приходи за ДППИ.

### *Етап „Експлоатация“*

1. По време на етап Експлоатация не се очакват допълнителни инвестиционни разходи от ДППИ по отношение на реконструирания вълнолом. През тази фаза ДППИ ще имат присъщи разходи за експлоатация и поддръжка, които трябва да осигуряват безпроблемната експлоатация на вълнолома и да гарантират експлоатационната годност и дълготрайност на изградените строителни конструкции и инженерни мрежи.
2. Допусканията за разходите за експлоатация и поддръжка по проекта са представени в т. 5.2. от ПП и т. 5.5. от АРП.

# **Държавни помощи**

## **Тест за държавна помощ**

1. В Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 са представени резултатите от извършен Тест за ДП по проекта и в резултат е обосновано наличие на наличието на ДП при финансирането на проекта по ПТС с бенефициер ДППИ.
2. Основните моменти по Теста за ДП са:

* бенефициера на помощта е предприятие, което извършва икономическа дейност;
* наличие на предоставяне на публични ресурси от национален орган, който разполага с правото да ги използва по собствена преценка;
* наличие на предоставяне на предимство на определено предприятие – случая на ДППИ;
* марката на помощта по проекта е избирателна – предоставя се само на ДППИ;
* наличие на възможност за засягане на конкуренцията и търговията между държавите членки.

1. Съгласно чл. 103в, ал.2 на ЗМПВВППРБ, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура се определят по размер и се събират от ДППИ – за пристанищата за обществен транспорт по чл. 106а и за пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост. Разпоредбите на чл. 106а се прилагат за морските пристанища Бургас и Варна.
2. Разпоредбата на чл. 116, ал.1 от ЗМПВВППРБ определя, че услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от пристанищни оператори, са пристанищни услуги.
3. Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 е отбелязано, че пристанище Бургас е включено в обхвата на разпоредбите съгласно Раздел ІІ „а“ от ЗМПВВППРБ „Специални правила за пристанищата за обществен транспорт, по отношение на които се прилага Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата“.
4. С реализирането на проекта, в който съобразно съществуващото положение на вълнолома като хидротехническо съоръжение се представя и цялостна визия за бъдещото му действие и като зона за обществен достъп.
5. С чл. 117 а. от същия закон, извършването на пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като **достъп до пазара на пристанищни услуги**, което е свързано и с наличието на свободна конкуренция.
6. В съответствие с указанията от т. 200 от Известието[[2]](#footnote-2), в кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 е направено разграничение между управителя (инвеститора), оператора (предприятията, които пряко ще използват инфраструктурата (обекта на проекта) за предоставяне на услуги) и крайните ползватели на услугите.
7. Както е отбелязано в същия текст на Известието, възможно е в някои случаи тези функции да се припокриват, какъвто е случая по настоящия проект, където ДППИ действа и като инвеститор, и като оператор на реконструирания вълнолом на ПТ „Бургас –Изток 1. (виж текст 27 по-горе)
8. В съответствие с указанието на т. 215 от Известието в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 е прието, че финансираната пристанищна инфраструктура по проекта благоприятства стопанската дейност и следователно попада в обхвата на правилата за държавни помощи.

*Описание на конкурентната среда*

* 1. Пристанище Бургас е едно от основните пристанища на мрежата на Европейския съюз. Пристанище Бургас представлява стратегическа врата не само за България, но и за целия Европейски съюз, тъй като се намира в крайната/началната точка на основния TEN-T коридор „**Ориент/Източно-Средиземноморски“** и се счита за един от мрежовите центрове в България и региона на Черно море. Пристанище Бургас също е част от Коридор № 7 за железопътни товарни превози, който минава по железопътната ос Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и – Видин – София – Бургас – Солун – Атина. Пристанище Бургас е референтно пристанище и за Балканския регион.
  2. Пристанище Бургас свързва 9 от 27 европейски държави, обслужвайки население от приблизително 155 милиона души, което представлява 37,9% от БВП на Европейския съюз (данни на Евростат, 2020 г.). Икономическото значение на коридор непрекъснато нараства през последното десетилетие, удвоявайки за 15 години общата му продукция по отношение на произведените стоки и услуги (от 2,6 милиарда евро през 2000 г. до 5,0 милиарда евро през 2020 г., брутен вътрешен продукт на пазарни цени). Това подчертава големите ползи от процеса на европейска интеграция по отношение на икономическия и промишления растеж.
  3. Пристанище Бургас се конкурира с други пристанища на ЕС в региона на Черно море, като пристанищата на Констанца и Сулина. Пристанище Бургас също е изправено пред конкуренция от грузински, кримски, руски, турски и украински пристанища.
  4. Съгласно информацията от т. 1.2. на АРП, данните за съществуващото положение в товарните превози показва, че средно за ЕС 75,3% от стоките продължават да се превозват чрез автомобилен транспорт, 18,7% с железопътен транспорт и едва 6% с воден транспорт. Чрез воден транспорт се превозват основно метални руди (25,3%), сурови петролни продукти (15,1%) и химикали (11%). Средно за Европа ръстът на товарните превози чрез морски транспорт е 3% средногодишно и 2,8% за речния транспорт.
  5. Водният транспорт е най-предпочитаният вид транспорт за масови товари на дълги разстояния, по две основателни причини – той е най-екологичен и има най-ниска себестойност на единица извършена работа, в случая основно за 1 тон товари.
  6. Пристанище Бургас се счита за многофункционално пристанище, подходящо за всякакъв вид плавателни съдове (ро-ро, контейнеровози, кораби за насипни товари, круизни кораби, рибарски лодки, плавателни съдове за развлечение и др.). Пристанището е една от най-важните входни точки за морския трафик в България и представлява 58% от целия национален морски трафик, включително терминал Росенец, който обслужва една от най-важните рафинерии в Източна Европа ( Евростат 2020 г.). Като се има предвид вътрешният трафик, той представлява 67% от националния внос, равен на 8,4 милиона тона през 2020 г. Трафикът се увеличава постоянно през последните години, до 52,5% от 2001 г. до 2019 г. по отношение на общия капацитет на пристанището (Евростат 2021г.).
  7. Реализирането на проекта ще гарантира, че устойчивата тенденция за нарастване на товарооборота през следващите години ще бъде посрещната за сметка на инвестиции в държавна инфраструктура, а не за сметка на претоварване на пристанищата с кораби и камиони, замърсяващи околната среда и забавяне на логистика и верига за доставки. Задръстванията на пристанищата и намалените пристанищни услуги не само имат отрицателен екологичен ефект, тъй като пристанището се намира в центъра на града, но също така представляват заплаха от търговски загуби за местната общност. Голяма част от бизнеса в района зависи от пристанището по отношение на предлагането на услуги и стоки, а намаляването на товарите, преминаващи през пристанището, представлява нишка за свиването и на другия бизнес.
  8. В тази връзка и както е посочено в текст 4 по-горе, предоставената помощ на този инвестиционен проект, ще позволи да се повиши безопасността в акваторията на пристанище Бургас, както и да се осигури устойчивост на инвестициите в изграждането на инфраструктурата на пристанището, което не би могло да се случи без планираната помощ. Следователно помощта ще облагодетелства пристанище Бургас, което се конкурира с пристанища от други ДЧ на ЕС за привличане на товарен транспорт в Източна Европа и Азия. Следователно помощта, планирана да бъде предоставена на ДППИ, може да наруши конкуренцията, като същевременно засегне търговията между ДЧ.
  9. Съгласно установената практика, когато предоставената от държавата финансовата подкрепа засилва позицията на дадено предприятие в сравнение с други предприятия, конкуриращи се в търговията в рамките на ЕС, това има потенциално въздействие върху търговията между ДЧ и конкуренцията.

1. Предвид, че достъпът до българските пристанища за обществен транспорт е на свободна и недискриминационна база *(текст 30 по-горе)* при ясно определени правила, в Кратките анализи за ДП към ПП и Приложение 11 на УК-П3 е направен по-задълбочена оценка и за първите две нива - инвеститор и оператор.
2. В резултат на извършения Тест за държавна помощ в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, предварителната оценка е че **финансирането по ПТС на** рехабилитацията на вълнолома на ПТ „Бургас – Изток 1“ по проекта **от ДППИ** отговаря **на всички критерии по чл. 107**, параграф 1 от ДФЕС и **представлява държавна помощ.**
3. Съгласно установената практика, при установяване на наличие на държавна помощ следва проверка дали тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.
4. Като възможност за постигане на съответствие с правилата по ДП в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, е препоръчано прилагането на разпоредбите на ОРГО и по специално чл. 56б „Помощи за морски пристанища“.
5. В тази връзка, настоящия анализ е фокусиран върху обосноваването на съвместимостта на финансирането на дейностите по проекта по чл. 56б на ОРГО.

## **Съвместимост на държаната помощ по ОРГО**

1. С цел развитието и функционирането на вътрешния пазар, с Регламент (ЕС) 2015/1588 ЕК е оправомощена чрез регламент да определя някои помощи като неотговарящи на критериите по член 107, параграф 1 от ДФЕС и поради това да ги освобождава от процедурата за уведомяване, предвидена в член 108, параграф 3 от ДФЕС, доколкото предоставената на едно и също предприятие помощ през даден период не надхвърля определен размер.
2. Правомощието на ЕК да приема групови освобождавания се **отнася единствено за мерките, които отговарят на всички критерии по член 107, параграф 1 от ДФЕС**, и следователно **представляват държавна помощ**. Включването на определена категория помощ в регламент за освобождаване не предопределя квалифицирането на дадена мярка като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
3. Регламентите за групово освобождаване гарантират прозрачността и правната сигурност. Тези регламенти са пряко приложими от националните съдилища, без да се засяга член 4, параграф 3 от Договора за Европейския съюз и член 267 от ДФЕС.
4. Един от основните инструменти на ЕК за групово освобождаване е Общия регламент за групово освобождаване (ОРГО).
5. В процеса на модернизация на правилата за държавните помощи през 2017 г. с Регламент (ЕС) 2017/1084 на ЕК прие изменение на ОРГО, с което в неговия обхват бяха включени помощите **за пристанищните** и летищните **инфраструктури**, праговете за уведомяване за помощи за култура и опазване на културното наследство и др. помощи за спортни и мултифункционални инфраструктури за отдих, както и схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони.
6. Както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, помощите за морски пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от ДФЕС и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от ДФЕС, ако са изпълнени условията, определени в член 56б и в глава I на ОРГО.

## **Съвместимост с Глава I Общи разпоредби на ОРГО**

### *Член 1.**Приложно поле*

### *параграф 1 – категории помощи за които се прилага ОРГО*

1. Предвид, че дейностите по проекта са за рехабилитацията на вълнолома на ПТ „Бургас –Изток 1“, финансирането на проекта попада в приложното поле на ОРГО под категория „**н) помощи за пристанища“** от чл. 1, параграф 1 на същия регламент.

### *параграф 2 – помощи за които не се прилага ОРГО*

1. Разпоредбата засяга определени категории схеми и помощи по раздели 1, 2, 3, 4, 7, 10 и 16 на ОРГО.
2. По проекта ще бъдат финансирани дейности за рехабилитацията на пристанищна инфраструктура по чл. 56б, раздел 15 „Помощи за пристанища“ от ОРГО, които **са извън обхвата ограниченията по** **чл. 1, параграф 2, букви „а“ и „б“** на същия.
3. Общият размер от **41 298 967** лв. или *21 115 826 евро* *(*текст 155 по-долу*)* на допустимите разходи за държавната помощ, която може да бъде предоставена на проекта в съответствие с чл. 56б от ОРГО е определен въз основа на финансов анализ на проекта като част от общия размер на допустимите разходи за целия инвестиционен проект.
4. Помощта за финансираните по проекта дейности е за рехабилитацията на пристанищна инфраструктура на територията на пристанище Бургас и **не попада в обхвата на**  ограничението на **чл. 1, пар. 2, б. „в“** на ОРГО , която се отнася за помощи свързани с износ към трети държави и държави членки, по-специално свързани с изнесените количества, с изграждане на дистрибуторска мрежа и други текущи разходи във връзка с износа.
5. Подпомаганите дейности по проекта **не попадат в обхвата на** ограничението на **чл. 1, пар. 2, б. „г“ на ОРГО**, която се отнася за помощи обвързани с условието за ползване на местни за сметка на вносни стоки.
6. Както е отбелязано в текст 30 от настоящия анализ, достъпът до българските пристанища за обществен транспорт е на свободна и недискриминационна база по силата на чл. 103 от ЗМПВВППРБ.

### *параграф 3 – забранителни режими по ОРГО*

1. Обхватът на основната икономическа дейност на инвеститора ДППИ е определена с чл. 115м на ЗМПВВППРБ, което обобщено може да се представи като управление на държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт чрез изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищната инфраструктура в тях.
2. Чрез проекта се подпомага бенефициерът ДППИ с основна икономическа дейност по КИД 2008 в сектор H „Транспорт, складиране и пощи“, код 52.22 „Спомагателни дейности във водния транспорт“, която **не попада в забранителните режими** по чл. 1, параграф 3, букви **„а“, „б“ и „в“** **на ОРГО за:**

* сектор рибарство и аквакултури;
* сектор на първичното производство на селскостопански продукти;
* сектор за преработка и продажба на селскостопански продукти;

1. С проекта **няма да се финансира** дейности за улесняването на закриването на неконкурентноспособни въглищни мини, за които се отнася ограничението по **чл.1, параграф 3, буква „г“**.
2. С проекта ще се предостави помощ са рехабилитация (реконструкция) на пристанищна инфраструктура в съответствие раздел 15, чл. 56б на ОРГО, което **не попада в** обхвата на забранителния режим регионални помощи по **чл.1, параграф 3, буква „д“.**

**-** *параграф 4 – забранителни режими по ОРГО*

1. Предвид, че помощта се предоставя за финансиране дейностите **по един проект**, тя представлява **индивидуална помощ *ad hoc*** в съответствие с определения 14, 15 и 17 на чл.2 на ОРГО.
2. ДППИ е предприятие, което **не е обект на неизпълнено разпореждане** за възстановяване вследствие на предходно решение на Европейската комисията, с което дадена помощ се обявява за незаконосъобразна и несъвместима с общия пазар и **не попада** в забранителния режим на по **чл.1, параграф 4, букви „а“ и „б“**.
3. За потвърждение на горното е направена справка „по вид решение“ в Публичния регистър на ЕК[[3]](#footnote-3), както и в националния регистър [[4]](#footnote-4), където не са установени записи за задължения на ДППИ.
4. Във връзка с забранителния режим за предоставяне на ДП по ОРГО за предприятия в затруднено положение, бенефициерът ДППИ е декларирал, че **не е предприятие в затруднено положение** и ще представи на УО всички необходими документи за установяване на това обстоятелство, съгласно установените практики.
5. ДППИ **е извън забранителния** режим на ограничението **по чл. 1, параграф 4, буква „в“,** предвид че за него не е изпълнено нито едно от обстоятелствата по определението **за предприятие** в **затруднено положение от** определение 18, чл. 2 на ОРГО.
6. ДППИ е държавно предприятие, образувано на основание чл. 115л. от ЗМПВВППРБ като юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е 100 % държавна собственост, и в тази връзка **не попада** в обхвата на определенията на **букви „а“ и „б“** на определение 18 за **предприятие** в **затруднено положение по** чл. 2 на ОРГО, които се отнасят за дружества с ограничена отговорност. Актуалната форма на собственост и основната структура на предприятието могат да се видят от Справка „Актуално състояние“, в най-общия случай от електронната страница на Агенцията по вписванията.
7. С разпоредбата на чл. 115л, ал. 5 на ЗМПВВППРБ е определено, че за ДППИ не може да се открива производство на несъстоятелност, което изключва ДППИ от обхвата на обстоятелството по **буква „в“** на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.
8. ДППИ не получавало помощ за оздравяване и помощ за преструктуриране и не попада в забранителния от обхвата на обстоятелството по **буква „в“** на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.
9. Както е посочено в Краткия анализ за ДП в Приложение 11 на УК-П3, на основание чл. 3, параграф 4 от Приложение I на същия регламент ДППИ се определя като голямо предприятие, поради което трябва да отговоря и на ограничението по обстоятелството на буква „д“, на определение 18 на чл. 2 на ОРГО.
10. Финансовите резултати от ГФО за последните две години показват стойности на отношението задължение/собствен капитал по-малки от 7,5 и съотношението на лихвеното покритие на предприятието, изчислено на основата EBITDA, е било над 1,0. ГФО на предприето са качени на електронната страница на ДППИ на следния адрес: <http://www.bgports.bg/bg/page/60>. Тези данни **изключват ДППИ и от** забраните по обстоятелството на буква „д“, на определение 18 на чл. 2 на ОРГО. Разчетите с наличните данни за 2021 и 2022 г. са направени и добавени като Приложение 1. Първичните документи могат да бъдат намерени на следния линк <http://www.bgports.bg/bg/page/227> .
11. В **УК-П3**, като недопустими за финансиране по ПТС са определени предприятия в затруднено положение, в съответствие с определение 18 на чл. 2 на ОРГО и в тази връзка е заложено УО на ПТС да извърши необходимите проверки преди предоставянето на БФП по проекта.

*- параграф 5 – забранителни режими по ОРГО*

1. Бенефициерът ДППИ е декларирал безусловно, че при разработването и изпълнението на проекта изпълнителите ще се избират чрез провеждане на открити процедури по ЗОП, които ще бъдат обявени в Европейски вестник и **няма да включват ограниченията** по чл. 1, параграф 5 на ОРГО:

* буква „а“ – условия за обвързване на седалището или основното място на установяване на бенефициера/изпълнителя/ите по проекта да се намира в ДЧ, която предоставя помощта;
* буква „б“ – условия за обвързване със задължението бенефициера/изпълнителя/ите по проекта да използва/т национално произведен стоки;
* буква „в“ – условия за обвързване със задължението бенефициера/изпълнителя/ите по проекта да използва/т национално произведен стоки;

*- параграф 6 – забранителни режими по ОРГО*

1. Помощта по проекта се отнася за финансиране на дейности по Раздел 15 „Пристанищна инфраструктура“ на Глава III на ОРГО и не попада в забранителния режим на чл.1, параграф 6 за производство на ядрена енергия.

### *Член 2. Определения*

1. Както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, инфраструктурата, която ще бъде изградена (реконструирана) с ДП по проекта следва да отговаря на определенията, посочени в чл. 2, раздел „Определения за помощи за пристанища“ ОРГО.
2. За целите на настоящия анализ е прието следното разпределение на основните елементи на избраният вариант за реализацията на проекта, както са представени в текст 19 от настоящия анализ, към определенията от чл. 2 на ОРГО:
3. Към определение **157 „пристанищна инфраструктура“, като** инфраструктура и съоръжения за предоставяне на транспортни пристанищни услуги е отнесено изграждането на новия вълнобой, санирането на настилки и видими повърхности, изграждането на нова бронировка и полагането на тетраподи, което включва дейностите, посочени в подточки 1, 3 и 4 на текст 19 по-горе. Общата стойност разходите по това определение на стойност от 39 582 646 лв**.,** част от стойността **на СМР** по текст 37 по-горе. С цел определяне на допустимите разходи за финансиране с БФП от ПТС по проекта, към това определение се включват и разходите за **строителен и авторски надзор**, които са задължителни за изпълнение[[5]](#footnote-5) на СМР, както и **непредвидените разходи** и **разходите за ценова корекция, които** са също пряко свързани със СМР по проекта. В резултат общата стойност на допустимите разходи по проекта се определят на **45 887 741 лв**.
4. Към определение **158 „пристанищна суперструктура“** са отнесени работите по **обособяването на пешеходната зона по проекта**, което включва дейностите, посочени в подточка **2** на същия текст, включително изграждане на подходи за качване и слизане до пешеходната алея, монтаж на парапет от неръждаема стомана, пейки и кошчета. Общата стойност разходите по това определение на стойност от **354 752 лв.,** част от стойността на СМР по текст 37 по-горе.

### *Член 3. Условия за освобождаване*

1. Предварителната оценка от анализа за приложимия режим на ДП по чл.3 на ОРГО е представено в т. 3 „Заключение“ на настоящия анализ.

### *Член 4. Прагове за уведомяване*

1. Праговете за уведомяване за морски пристанища са определени в чл. 4, параграф 1, буква „дд“ на ОРГО, където с последното му изменение с Регламент (ЕС) 2023/1315 от 23.06.23, в тази категория праговете бяха увеличени на **143** милиона евро на проект и **165 милиона** евро на проект за морски пристанища, включени в работния план за коридор на основната TEN-T мрежа.
2. Както е посочено в текст 3 по-горе, пристанище Бургас , респективно ПТ „Бургас –Изток 1“ на пристанище Бургас е част от коридор „**Ориент**/**Източно**-**Средиземноморски**” на основната TEN-T мрежа и за него се отнася прага от **165** милиона евро на проект.
3. Видно от финансовата информация по текст 155 по-долу от настоящия анализ, максималната възможна стойност на държавната помощ от  **41,3** милиона лева *(21,1 милиона евро)*, която може да бъде предоставена на ДППИ за изпълнение на проекта **е под прага за уведомление от 165** милионна евро по чл. 4, параграф 1 на ОРГО.
4. Във връзка спазване на разпоредбата на чл.4, параграф 2, бенефициерът ДППИ е декларирал, че проекта не е част и не свързан с друг проект за същата инвестиция.

### *Член 5. Прозрачност на помощта*

1. Индивидуалната ad hoc помощ за финансиране дейностите на проекта се счита за **прозрачна помощ,** предвид че се предвижда да бъде предоставена под формата на БФП по ПТС, размерът на която е предварително точно изчислен с АРП, включително финансов анализ. Това съответства разпоредбите на чл. 5, параграф 1 и параграф 2, буква „а“ на ОРГО за определянето на прозрачни помощи, без да е необходимо да се прави оценка на риска.

### *Член 6. Стимулиращ ефект*

1. С чл. 6, параграф 1 на ОРГО е определено като задължително условие за подпомагане на помощи по този регламент, помощите да имат стимулиращ ефект.
2. Разпоредбата на чл. 6, параграф 2 е определено първото от условията за приемане, че **проекта има стимулиращ ефект**, което се изразява в това бенефициера да е подал писмено заявление за помощ до ДЧ или съответния администратор на помощ преди работата по проекта или дейността да е започнала, като е определен и минимума информация, която проекта трябва да съдържа заявлението.
3. В инвестиционната програма за изпълнение дейностите на проекта, представена в т. 5.3 на АРП, до края на първо тримесечие на 2024 е заложено подаване на формуляр за кандидатстване за финансиране по ПТС, както и обявяване на обществената поръчка за избор на изпълнители по проекта. В рамките на девет месеца след това, до края на четвърто тримесечие на 2024 се очаква да бъдат избрани изпълнители и да започне работата по реализацията на проекта.
4. Актуална информация по изпълнението на дейностите на проекта се съдържа в Графика на проекта към Формуляра за кандидатстване, от където е видно че няма започнали работи и дейности по проекта, преди подаването на заявлението за помощ до УО на ПТС.
5. Минимума информация, която трябва да съдържа заявлението за помощ, определен с чл. 6, параграф 2, е сред основните реквизити, както на формуляра за кандидатстване по ПТС. Без да бъдат попълнени тези реквизити, бенефициерът ДППИ няма да може да подаде формуляра за кандидатстване по програмата, в тази връзка се приема че това условие е изпълнено.
6. Както е видно от текстове 9 и 32 по-горе, изпълнен е само етапа за подготовка на проектното предложение, който е финансиран по ОПТТИ и е отнесен като недопустим разход за настоящия проект. Останалите дейности свързани с неговата реализация, предложени за финансиране с БФП по ПТС, не са започнали *(текст 101 по-горе).*
7. Във връзка с горното се приема, че е изпълнено първото условие **за наличие на стимулиращ ефект за помощта по проекта**, определено с на чл. 6, параграф 2 на ОРГО.
8. Предвид, че ДП за проекта е индивидуална ad hoc помощ и ДПИИ се определя като голямо предприятие *(виж текст 84 по-горе)* попада в обхват на изискването на чл. 6, параграф 3. Съгласно което, за да се приеме, че помощта има стимулиращ ефект трябва, освен изпълнението на условието по параграф 2, бенефициера да е представил на администратора на помощта документация по проекта от която да се вижда, че помощта по проекта ще доведе до едно или повече от следните положения:

- съществено **нарастване на обхвата на проекта** или дейността в резултат на помощта; или

- съществено **увеличение на общата сума**, изразходвана от бенефициента за проекта или дейността в резултат на помощта; или

- съществено **нарастване на скоростта на изпълнение** на съответния проект или съответната дейност.

1. Като допълнително разяснение, може да се използва определението по чл. 5, ал.1, т.7 от ЗДП, къдетостимулиращият ефект е определен като положителна промяна в поведението и дейността на получателя на помощта, така че той да осъществи съответната дейност, която не би предприел без помощ или би я предприел, но в ограничен обем и по различен начин.
2. Основните документи, които показват, че помощта за финансирането на дейностите по проекта има стимулиращ ефект в съответствие с изискването на чл. 6, параграф 3 са ПП и АРП на проекта.
3. По отношение това изискване за наличие на стимулиращия ефект по проекта, в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 е предположено, че финансирането на публичната пристанищна инфраструктура по проекта, имаща за цел осигуряване на обществени ползи може да изпълни две от изискванията по параграф 3 - за **нарастване на обхвата** и **ускоряване на скоростта на изпълнение** на проекта.
4. В точки 1.2. на ПП необходимостта от проекта е обоснована основно със силно нарушена конструкция и нарушената бронировка от изкуствени елементи, причините за което са протичащите деструктивни процеси на ерозия в резултат от силните ветрове, големите морски вълни.
5. Допълнително, от информацията от т.2.1. на ПП става ясно, че в последните години са извършвани периодични проверки в съответствие с изискванията за безопасна работа и експлоатационна годност на пристанищата, и във всички протоколи са отразени препоръки за **най-необходими и неотложни действия**, гарантиращи безопасността на експлоатацията. Установени са също разпилени тетраподи по откоса, а на главата от западна страна на вълнолома липсват, като по този начин е намалена ефективността на гасене на вълната при щурмови условия. Установена е липса на стоманобетоновата стена, от страна на морето, служеща за предпазване на първоначалния каменен зид от морското вълнение.
6. За по-детайлна оценка на стимулиращия ефект на помощта се използва ключовият показател от финансовия анализ на инвестиционния проект – Финансова нетна настояща стойност на инвестиция (ФННС/И). Съгласно утвърдената практика се приема, че помощта има стимулиращ ефект, ако ФННС/И е отрицателна стойност.
7. Резултатните от финансовия анализ, представени в таблица 25 „Финансови индикатори по проекта“ по т. 5.7 от АРП по проекта демонстрират, че проекта има отрицателна ФННС/И (-18 944 534 евро) или (-37 052 290) лева. Отрицателната нетна настояща стойност показва, че проекта не е финансово устойчив без публичната помощ (финансиране).
8. Отрицателната ФННС/И от (-37 052 290) лв. (което за целите на анализа на държавните помощи се определя като финансов недостиг) за референтния период от 25 години показва, че очакваните дисконтирани нетни приходи от проекта не покриват инвестиционните разходи от проекта. Отрицателната ФННС/И доказва, че проектът не може да бъде изпълнен без публична помощ. В тази връзка се приема, че **публичното финансиране е необходимо** за реализацията на проекта и има стимулиращ ефект.
9. Това потвърждават и изводите от Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 в тази връзка, че развитието на пристанищната инфраструктура изисква значителен финансов ресурс, който не може да бъде осигурен, поради нормативни и бюджетни ограничения, от държавата и предприятието в сроковете, които са предвидени за изпълнение на проекта.
10. Както е отбелязано там също, проекта се отнася за рехабилитация (изграждане) на пристанищна инфраструктура с цел осигуряване обществени ползи и необходимите услуги на обществото, без да бъде насочено към постигане на финансови печалби.
11. Тези публичните ползи са достъпни за всички членове на обществото без дискриминация или ограничения, което в конкретния случай за пристанищата е регламентирано с чл. 99, ал.1 от ЗМПВВППРБ, където е определено, че откритите пристанища са общодостъпни и съобразно предназначението си осигуряват еднакви условия за всички кораби. Това прави трудно за частния бизнес да контролира достъпа до тях и да респективна да извлече финансова печалба от тях.
12. В **т.3.1 на ПП** е отбелязано, че за разработване на техническите решения и варианти за рехабилитация на вълнолома на пристанище Бургас е взет предвид, изготвения през 2015 г. работен проект. Съгласно информация от ДППИ, проектът е включван в годишните инвестиционни програми на предприятието, като в някои от тях е планиран за финансиране в своя пълен обхват, а в други – планиран за финансиране само за етап 1 или етап 3, с източник на финансиране – собствени средства. Поради недостиг на средства на този етап, проектът не е реализиран. Това се потвърждава и от информацията **от т.1.1. на ПП**, където е отбелязано, че през последните години държавата не е била в състояние да инвестира достатъчно средства в пристанищната инфраструктура. От което може да се приеме, че финансирането на настоящия проект със средства от ПТС ще ускори неговата реализация.
13. Анализът на социално-икономическата среда **по т.4.2. на ПП** доказва, че проекта е от важно значение не само за град Бургас, но и за целия Югоизточен район за планиране в областта. Финансирането на обществени ползи често включва необходимост от значителни инвестиции и необходимост от привличане на значителни фондове за дългосрочен период. Това ясно е представено в ПП и АРП към проекта, където общата стойност на необходимите за реализацията на проекта разходи е определена на **56 306 147** лв. Този значителен финансов ресурс, не може да бъде осигурен, поради нормативни и бюджетни ограничения, от държавата и ДППИ в сроковете, които са предвидени за изпълнение на проекта. В този смисъл, финансирането на проекта с европейски средства значително **ще ускори изпълнението му и по този начин ще създаде необходимите** условия за привеждане на част от инфраструктурата към нуждите от предоставяне на необходимите услуги на обществото.
14. Във връзка с това, ДППИ е кандидатствало за финансиране с проектно предложение „Рехабилитация на вълнолома на пристанище Бургас“ по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) – като за пръв път ФК е подаден през 2020 г. по покана за набиране на проектни предложения по МСЕ Транспорт – Многогодишна работна програма 2019 г. и повторно през 2022 г., когато ФК е подаден по поканата за проектни предложения от 2021 г.
    1. И двата пъти проектът не е одобрен за финансиране по МСЕ, като основните аргументи за това са свързани с:

* недостатъчната готовност на проекта към онзи момент, която се е изразявало в **недовършени административни процедури по реализацията на проекта**, голяма част от които, към момента на изготвяне на настоящия анализ са приключили. Към настоящия момент разрешението за ползване на воден обект е налично и е приложено към ФК. Проведени и са приключени процедурите по Закона за опазване на околната среда (ЗООС) – документите, които се изискват по ПТС за ОВОС, Натура 2000 и DNSH са приложени към ФК. В процес на изпълнение е само процедурата относно доклада за оценка на съответствието на инвестиционния проект – в момента ДППИ подготвя процедура за избор на строителен надзор. След което, както е посочено в т. 3.6.1 на ПП, избраният лицензиран консултант - Строителен надзор ще изготви Доклад за оценка на съответствието на инвестиционен проект, с който проекта да бъде внесен в Министерство на регионалното развитие и благоустройство за одобряване и издаване на Разрешение за строеж;
* **не е бил отчетен риска "Увеличение на цените за строителство"**, които в актуалния АРП е адресиран коректно, със степен “високо” и са предложени адекватни смекчаващи мерки;
* **недопустимостта на разходите за пешеходната алея**, която в настоящия проект е отнесена към недопустимите разходи (виж текст 92 по-горе).
  1. Предвид **необходимостта от неотложни действия** за предотвратяване на по-нататъшното разрушаване на конструкцията на вълнолома и гарантиране безопасността на експлоатацията на пристанище Бургас, през 2023 г. проектът е предложен за финансиране по ПТС и е включен в годишната инвестиционна програма на ДППИ с източник на финансиране – ПТС и собствени средства на ДППИ.

1. В изводите на Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 по отношение на стимулиращия ефект е посочено, че съгласно действащото законодателство възможностите на ДППИ **да осигури изцяло необходимия** финансов ресурс за изпълнение на **проекта са ограничени и** не би било възможно генериране на достатъчно средства, за **да се изпълни изцяло проекта**, като е предвиждан в досегашните стратегически документи за неговото развитие, посочени по-горе. От където може да се заключи, че с предоставянето на средства по ПТС за финансиране на помощта по проекта ще **ускори съществено изпълнението му**.
2. Всичко това се потвърждава от изчислените финансови резултати за проекта от **таблица 24 от АРП**, където е видно, че дисконтираните приходи по проекта (279 560 евро) представляват 1,37% от дисконтираната инвестиционна стойност на проекта (20 351 051 евро). **В т. 8 на АРП**, където са представени изводите от направените анализи за финансирането и реализацията на проекта, че:

- проекта е икономически ефективен и **ползите от него превишават разходите** за неговите инвестиции и разходи за експлоатация и поддръжка, които се доказва с стойностите на икономическите индикатори;

- проектът има нужда от финансовата помощ от ПТС, предвид че изчислените финансови резултати за проекта показват пълната отрицателна стойност на ФННС (- 18 944 535 евро). (*Резултатите са показани в таблица 25 от АРП*);

1. Предвид горното, предварителната оценка показва, че финансирането на ДП по проекта **демонстрира наличие на стимулиращ ефект и изпълнява задължителните условя** на чл.6, параграфи 2 и 3 на ОРГО:

* ДППИ е подал писмено заявление за помощ до УО на ПТС преди работата по проекта да е започнала, като минимума информация, която трябва да съдържа заявлението е предварително определена в образеца на ФК по ПТС;
* финансирането на проекта със средства по ПТС **ще ускори** значително **изпълнението му и ще по този начин ще създаде необходимите** условия за привеждане на част от инфраструктурата към нуждите от предоставяне на необходимите услуги на обществото.

1. Помощта по проекта **не попада** в изключенията по параграфи 4 и 5 на чл.6 на същия.

### *Член 7. Интензитет на помощта и допустими разходи*

1. Общият размер на БФП и интензитета на ДП по проекта са определен в резултат на извършен АРП, включително финансов анализ в съответствие с изискванията на чл. 56б от ОРГО. По-подробна информация за съответствието с тази разпоредба на ОРГО е представена по-долу в т. 2.2.2. на настоящия анализ.
2. Предвид, че изпълнението на разпоредбата на чл. 7, параграф 3 е от компетенциите на администратора на помощта, за целите на настоящия анализ бенефициерът ДППИ е заявил, че е запознат с изискването платимите в бъдеще помощи, включително помощите, които се предоставят на няколко части (т.е. когато кандидатът предвижда да ползва авансово и/или междинно/и плащане/ия), се сконтират към техния размер към момента на предоставяне. Допустимите разходи се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който се използва за сконтиране, е сконтовият процент, приложим към момента на предоставяне на помощта.
3. Помощта предвидена за изпълнението проекта **не попада** в хипотезите на чл. 7, параграфи 5 и 6 за помощи под формата на възстановяеми аванси.

### *Член 8. Натрупване*

1. Разпоредбите на чл. 8 на ОРГО се отнасят за установяване спазването праговете за уведомяване от чл. 4 и максималните интензитети на помощта, определени в Глава III на същия регламент, като се взема предвид общия размер на ДП за подпомаганата дейност/проект или предприятие.
2. Както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, разпоредбата на чл. 8, параграф 3, буква „а“ на ОРГО **позволява натрупване** на държавната помощ по проекта с всякаква друга държавна помощ, ако установимите разходи са различни.
3. В допълнение с чл. 8, параграф 3, буква „а“ на същия **регламент се позволява натрупване** с всякаква друга държавна помощ във връзка със същите допустими разходи, които се припокриват частично или напълно, само ако това натрупване не води до надхвърляне на най-високия размер на помощта, приложим за тази помощ по силата на този регламент.
4. Ограничение относно натрупването за помощите освободени от задължението за уведомяване по силата на ОРГО е поставено с на чл. 8, параграф 5, с което не се позволява натрупване на помощта по проекта с минимални помощи *(de minimis)* по отношение на същите допустими разходи, ако това натрупване би довело до интензитет на помощта, надхвърлящ праговете, установени в Глава III от същия регламент.
5. Във връзка с установяване на съответствието на проекта и предприятието с изискванията и ограниченията на ОРГО по отношение на натрупването на помощи, бенефициера ДППИ е представил Декларация за държавни помощи, попълнена по образец на Приложение 13 към УК-П3.

### *Член 9. Публикуване и информация*

1. Предвид, че публикуването на информацията за предоставена ДП е от компетенциите на Администратора на помощта, в конкретния случай – УО на ПТС и МФ, с документите на проектното предложение ДППИ се ангажира да предостави необходимата информация за изпълнение на разпоредбата на чл. 9 на ОРГО, както и при необходимост допълнителна такава.

## **Съвместимост с специалните разпоредби на ОРГО по чл. 56б**

### *параграф 1 – морски пристанища*

1. Както е посочено в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, проектът се отнася към инвестиции за реконструкция на пристанищна инфраструктура на територията на ПТ „Бургас-Изток 1“, който е част от пристанище за обществен транспорт Бургас и **попада в приложното поле на член 56б** на ОРГО.
2. Както е отбелязано в текст 3 по-горе, пристанище за обществен транспорт Бургас е включено в коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” на основната ТЕN-T мрежа, като пристанищна инфраструктура, която трябва да бъде приведена в съответствие с изискванията на ТЕN-T регламента[[6]](#footnote-6) до края на 2030 година.

### *параграф 1а – забрана за подпомагане на инфраструктура за зареждане с изкопаеми горива*

1. Както е видно от информацията в ПП, АРП и текст 19 по-горе, обхвата на дейностите по проекта **не включват** изграждане на инфраструктура за зареждане с изкопаемия горива, поради което е неговото финансиране **е извън обхвата на забраната** по чл. 56б, параграф 1а.

### *параграф 2 – допустими разходи за морски пристанища*

1. Както е представено в текстове 90-91 по-горе, **основните допустими разходи** по проекта се отнасят за изграждане на пристанищна инфраструктура на стойност **45 887 741** лв.,които попадат в обхвата на определение 157 от чл. 2 на ОРГО и са **допустими за финансиране**, съгласно чл. 56б, параграф 2, буква „а“.

### *параграф 2а – допустими разходи за инфраструктура за зареждане с електроенергия*

1. Видно от информацията в ПП, АРП и текст 19 по-горе, структурата на разходите по проекта **не включват** изграждане на инфраструктура за зареждане, поради което е неговото финансиране **е извън обхвата на ограниченията** по чл. 56б, параграф 2а.

### *параграф 3 – недопустими разходи за морски пристанища*

1. От текст 92 по-горе е видно, че по проекта са включени разходи за **изграждане на суперструктура** по определение 158 на чл. 2 на стойност **354 752** лв. Във ФК тези разходи са отнесени като **недопустими по проекта и няма да се финансират** с ДП по проекта. Както е посочено в текста, недопустимите по това определение разходи за проекта се отнасят за работите по обособяване на пешеходна зона по подточка 2 от текст 19. Определянето на тези разходи като недопустими за проекта е съответствие с препоръките от в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3 (т.16.5.7.), където също е указано, че такива разходи няма да бъдат финансирани по ПТС.

### *параграф 4 – определяна размера на помощта*

1. Съгласно разпоредбата на чл. 56б, параграф 4, размерът на помощта не трябва надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада предварително от допустимите разходи въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства.
2. За проверка на изпълнението на това условие, се използват данните и резултатите от т. 5 „Финансов анализ“ на АРП по проекта, където подробно е представена методологията и хипотезите за определяне на различните видове приходи и разходи по проекта. В АРП е представено, че за изготвянето на финансовия анализ на проекта е използвани основния ръководен документ на ЕК Указанията на ЕК за изготвяне на АРП на инвестиционни проекти[[7]](#footnote-7) и където едно от указания по отношение на изготвянето на финансовия анализ е изчисляването **на финансовата рентабилност на проекта да се извършва преди приспадане на данъци.** По-по-подробна информация в това отношение е представена в т.5.1. „Методология за определяне на финансовите индикатори“ от АРП по проекта.
3. Съгласно данните от текст 40 по-горе, общо допустимите разходи по проекта, преди прилагането на ограниченията и интензитета за финансиране по чл. 56б на ОРГО се определят на **46 761 679** лв.
4. За определяне на оперативната печалба се използват данните от таблица 25. от АРП на проекта, където са представени основните елементи на изчисленията на финансовите индикатори за проекта в хиляди лева. От тези данни за настоящата проверка се използват недисконтираните стойности на **категория С. Оперативните разходи за ЕИП** и категория **F.Общо приходи.** Разликата на тези стойности представлява оперативната печалба, като използваме следната формула:
5. ОПч = ОПр-ОР, където

ОПч- оперативна печалба;

ОПр –оперативни приходи;

ОР – оперативни разходи.

1. В резултат изчислената стойност на ОПч е в размер на 552 693 лв.
2. Откъдето разликата между общо допустимите разходи по проекта и оперативната печалба (ОПч) се получава в размер на **46 208 986** лв.
3. Както е представено в текст 91 по-горе, общия размер на разходите за СМР по проекта, които попадат в обхвата на определение 157, чл. 2 на ОРГО и могат да се финансират по чл. 56б на същия се определят на **45 887 741** лв., което е по-малко от разликата, определена в текст 146.
4. С цел спазване изискването на параграф 4, допустимите разходи по проекта могат да се финансират до пълния размер на стойността, както е посочена в текст 91 от **45 887 741** лв.

### *параграф 5 – определяне на интензитета на помощта*

1. В разпоредбата параграф 5 са определени три прага на интензитет в зависимост от размера на допустимите разходи по проекта.
2. Размерът на допустимите разходи по проекта от текст 148 по-горе, преизчислен в евро възлиза над **23,5 милиона евро**, поради което интензитета на помощта попада в ограничението на втората категория при допустими разходи за проекта **над 22 милиона евро и до 55 милиона евро** и **не може да надвишава 80%** от допустимите разходи за помощта по чл. 56б на ОРГО.
3. От горното следва, както е отбелязано в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3, че със средства по ПТС може да се финансират до 80% от допустимите разходи, изчислени съгласно параграф 4 от този член и както са представени в текст 148 по-горе. Това означава, че ДП за категория „Строителство“на проекта по чл. 56б следва да бъде ограничена до **36 710 193** лв.

* *параграф 6 – възможност за увеличение на интензитета на помощта*

1. Разпоредбата на параграф 6, дава възможност определеният по предния параграф 5 интензитет да бъде увеличен до 10 процентни пункта, ако инвестициите по проекта се осъществява в определени райони, както е посочено там.
2. Предвид, че проекта се отнася за инвестиции в района на гр. Бургас, който съгласно Картата на регионалните помощи на България за периода 2022-2027[[8]](#footnote-8), попада в регионите за които се отнася разпоредбата на **член 107, параграф 3, буква а)** от ДФЕС. Същото е потвърдено и в Кратките анализи за ДП към ПП и в Приложение 11 на УК-П3.
3. Това прави приложимо увеличението на интензитета на ДП за проекта с 10 % процентни пункта, съгласно чл. 56б, параграф 6 на ОРГО. Което определя и окончателния интензитет на ДП по проекта на **90% от допустимите** по чл. 56б на ОРГО разходи по проекта, като са определени в текст 91 по-горе.
4. Предвид горното, допустимите за финансиране с БФП по ПТС в съответствие с разпоредбите на чл. 56б на ОРГО разходи по проекта се определят до **41 298 966.60 лв**. Това включва категории „Строителство“ *(без разходите за пристанищна суперструктура - текст 92 по-горе)*, „Непредвидени“, „Ценова корекция“ и „Надзор, вкл. авторски“.
5. Останалите 10% по тези категории разходи следва да се финансират със собствени средства от бенефициера ДППИ.

### *параграф 7 – концесия и възлагане на трета страна*

1. Съгласно информацията в текстове 27 и 28 по-горе, експлоатацията на реконструирания вълнолом на ПТ „Бургас – Изток 1“ ще продължи да се извършва от ДППИ по силата на закона, както и че съгласно разпоредбата на чл. 117а, ал. 6 на ЗМПВВППРБ в предмета на договори по чл. 116а, ал. 3 или на концесионни договори не може да се включва **общата техническа инфраструктура на пристанището,** като никой **не може да възпрепятства свободния достъп до нея.**
2. ДППИ е декларирал, че избора на изпълнителите на дейностите по проекта ще се извършва съгласно ЗОП и актовете по неговото прилагане чрез провеждането на открити, прозрачни, достатъчно добре разгласени, недискриминационни и безусловни процедури и в съответствие с указания 89 – 92 от **Известието**. Няма да се допуска разделяне на предмета на услугата или доставката с цел заобикаляне прилагането на посочените нормативни актове.

### *параграф 8 –ползване на подпомаганата инфраструктура*

1. Както е посочено в текст 30 по-горе по силата на чл. 103 от ЗМПВВППРБ достъпът до **пристанища за обществен транспорт е на недискриминационна**, като за предоставените услуги потребителите заплащат такси, утвърдени с Тарифа за пристанищните такси, събирани от ДППИ. Всички тарифи са предварително определени и са публикувани на електронната страница на ДППИ.

### *параграф 8а – ангажимент по отношение на инфраструктура за зареждане с водород*

1. Разпоредбата на параграф 7а **не е приложима по проекта.** В обхвата на дейностите проекта не е включено изграждане на инфраструктура за зареждане с водород.

### *параграф 8 – изключение за размера на помощи под 5,5 милиона евро*

1. Предвид размера на необходимата ДП по проекта от над 41,3 милиона лв. *(21,1 млн. евро),* разпоредбата на параграф 8 **не е приложима** по проекта.

# **Заключение**

1. Видно от представената информация в т.2.2. на настоящия анализ, индивидуалната *ad hoc* помощ за финансиране на проекта **отговаря на всички условия на Глава I** и на **специалните условия по Глава III, чл. 56в на ОРГО** и на основание на разпоредбата на чл. 3 на същия може да се приеме, че е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на чл. 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС и се освобождават от уведомяване по чл. 108, параграф 3 от същия.
2. Допустими за финансиране по чл. 56б на ОРГО са разходите по проекта за изграждане на пристанищна инфраструктура,които попадат в обхвата на определение **157 от чл. 2 на същия,** както и непредвидени разходи, разходите за ценова корекция, за строителен и авторски надзор, които са пряко свързани с изпълнението на проекта *(текст 91 по-горе)*.
3. Максималният размер на разходите допустими за финансиране от ДП по чл. 56б на ОРГО *(вкл. СМР, непредвидени, ценова корекция, строителен и авторски надзор)*, определени в съответствие с параграф 4 на същия член възлизат на **45 887 740.67 лв**.
4. В резултат на прилагане на разпоредбите на параграфи 5 и 6 на същия член, интензитета на помощта е **определен на 90% от изчислената стойност** максималната стойност по параграф 4. Това ограничава финансирането на ДП по ПТС за допустимите по чл. 56б разходи по категории „Строителство“, „Непредвидени разходи“, „Ценова корекция“ и „Надзор, вкл. авторски“ **на проекта** до **41 298 966.60** лв.

# **Източници на информация**

1. **Предпроектно проучване** за проект „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“ на „Българска консултантска организация“ ЕООД от 15.08.2023;
2. **Анализ „разходи – ползи“** за проект „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“ на „Българска консултантска организация“ ЕООД от 26.09.2023г., актуализация от м. април 2024 г.;
3. **Кратък анализ** за приложим режим на държавна помощ за проект на „Българска консултантска организация“ ЕООД от 10.07.2023;
4. **Известие на Комисията** относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (C/2016/2946; *OJ C 262, 19.7.2016, p. 1–50);*
5. **Приложение 11 към УК-П3 „Приложим режим на държавни помощи“** на УО на ПТС от м. август 2023 г.
6. **Акт № 9446 за публична държавна собственост от 27.05.2019 г.** за ПИ с идентификатор 07079.618.1019 с трайно предназначение за пристанище, върху който е изграден вълнолома на пристанище Бургас.
7. **Оценителен лист за оценка на проектното предложение “**Рехабилитация на вълнолома на пристанище Бургас“ по покана за набиране на проектни предложения по МСЕ Транспорт – Многогодишна работна програма 2019 г. (INTERNAL\_2019-BG-TMC-0285-W\_FINAL.pdf)
8. **Оценителен лист за оценка на проектното предложение “**Рехабилитация на вълнолома на пристанище Бургас“ по поканата за проектни предложения от 2021 г. (101079270\_21-BG-TC-Burgas Breakwater\_FINALIZE\_ESR.pdf)

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

**Разчети за определяне на отношението задължение/собствен капитал и съотношението на лихвеното покритие на предприятието, изчислено на основата EBITDA.**

Разчетите са направени на база официални данни от публикуваните ГФО на ДППИ. <http://www.bgports.bg/bg/page/227>

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели по чл. 2, параграф 18, буква „д“ от Регламент (ЕС) № 651/2014 | 2021 | 2022 |
| Задължения | 28568 | 16206 |
| Собствен капитал | 1308091 | 1356984 |
| *Отношение* | *0,022* | *0,012* |
| Граница | < 7,5 | < 7,5 |
| Лихвено покритие | 1311 | 1269 |
| EBIDTA | 39585 | 47786 |
| *Отношение* | *30,195* | *37,656* |
| Граница | > 1 | > 1 |

1. *ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура“ (Одобрена с ПМС № 97 от 2007 г., обн., ДВ, бр. 38 от 2007 г., изм., бр. 56 от.2007 г., в сила от 10.07.2007 г., бр. 2 от 2008 г., доп., бр. 38 от 2010 г., в сила от 13.05.2010 г., изм. и доп., бр. 72 от 2014 г., изм., бр. 30 от 2015 г., в сила от 24.04.2015 г.; изм. с Решение № 8928 от 22.07.2015 г. на ВАС на РБ - бр. 9 от 2.02.2016 г., в сила от 2.02.2016 г.; изм. и доп., бр. 76 от.2016 г., в сила от 30.09.2016 г.);* [↑](#footnote-ref-1)
2. [*Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52016XC0719%2805%29) *(C/2016/2946 ; OJ C 262, 19.7.2016, p. 1–50);* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Публичния регистър на ЕК- http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy\_area\_id=3):;* [↑](#footnote-ref-3)
4. *Национален регистър - https://stateaid.minfin.bg/bg/483* [↑](#footnote-ref-4)
5. *На основание чл. чл. 142, 148, 151, 157 ,161, 162, 168, 169 от Закона за устройство на територията (ЗУТ) и чл. 161 на Закона за културното наследство.* [↑](#footnote-ref-5)
6. *Регламент (ЕС) 1315****/2013*** *на Европейския парланмент и на Съвета от 11.12.2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение №661/2010/ЕС;* [↑](#footnote-ref-6)
7. [*Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*](https://wayback.archive-it.org/12090/20221203224508/https:/ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cba_guide_cohesion_policy.pdf) [↑](#footnote-ref-7)
8. *Държавна помощ SA.64724 (2021/N) — България , Карта на регионалните помощи на България (1 януари 2022 г. — 31 декември 2027 г.) , ОВ C 153, 29.4.2021, стр. 1.* [↑](#footnote-ref-8)