



**ВЪПРОСИ И ОТГОВОРИ (РАЗЯСНЕНИЯ) ПО ПРОЦЕДУРА
BG16M1OP002-5.004 „МЕРКИ ЗА АДРЕСИРАНЕ НА ТРАНСПОРТА КАТО ИЗТОЧНИК
НА ЗАМЪРСЯВАНЕ НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ“**

Въпроси (получени по електронна поща на 07.08.2019, 10:32 ч., от Столична община):

Съгласно Делегиран регламент (ЕС) № 480/2014 на Комисията референтният период за проект в сектор градски транспорт е препоръчително да бъде 25-30 години.

Същевременно в Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects от декември 2014 г. се посочва, че прогнозите за паричните потоци на проекта трябва да обхващат период, подходящ за икономически полезния живот на проекта. Броят на годините, за които са представени прогнози, трябва да съответства на времевия хоризонт (или референтен период) на проекта.

В тази връзка за проекти, обхващащи доставки на подвижен състав (тролейбуси и електробуси), включително специализирано оборудване (зарядни станции, ТИС), може ли да се избере референтен период, съобразен с икономически полезния живот на превозните средства (10-15 години)?

Отговор (Разяснения на УО на ОПОС 2014-2020 г., утвърдени на 09.08.2019 г.):

В отговор на постъпило запитване за разяснение във връзка с кандидатстване по Приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“ на Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.“ (ОПОС 2014-2020 г.), Управляващият орган на програмата предоставя следната информация:

При определянето на референтния период в процеса на изготвяне на Анализ Разходи-Ползи (АРП) следва да се спазват разпоредбите на чл. 15 „Метод за изчисляване на дисконтираните нетни приходи (член 61, параграф 3, седма алинея от Регламент (ЕС) № 1303/2013)“ на Делегиран регламент (ЕС) № 480/2014, пар. 2, а именно: „Дисконтираните нетни приходи от дадена операция се изчисляват за определен референтен период, приложим за сектора на тази операция съгласно приложение I. Референтният период включва периода на изпълнение на операцията.“.

Информацията, дадена в Приложение I на Регламент (ЕС) № 480/2014 относно проекти в областта на градския транспорт е следната: „Референтни периоди по член 15, параграф 2: „Градски транспорт 25-30 години“.

Препоръка за използване на такъв референтен период е дадена и в Ръководството на ЕК от 2014 г. за изготвяне на АРП на инвестиционни проекти, стр. 41, а именно: „На практика е полезно да се реферира към стандартен бенчмарк, разпределен по сектори и базиран на международно приетата практика. Предложените от Комисията референтни периоди са показани в таблица 2.1. Тези стойности трябва да се считат за включени в периода на изпълнение“.

Стойностите в таблица 2.1 „Референтни периоди на ЕК по сектори“ на Ръководството, касаещи проекти в областта на градския транспорт, също са 25-30 години.



Въпроси (получени по електронна поща на 02.08.2019 г., 17:19 ч., от община Сливен):

Във връзка с подготовката на проекта ни имаме следните въпроси:

1. По проекта ни ще се финансира ли ремонт на контактната мрежа, за който не е необходимо издаване на разрешение за строеж?

Прилагаме становището на Главния архитект на общината, в което се описва вида на ремонта.

2. Имаме желание ремонта на контактната мрежа да бъде извършен от общинския превозвач (партньор по проекта), като се закупят единствено необходимите части, заплати труда на работниците и машиносмените на използваната техника. Фирмата партньор има собствена ремонтна група и техника.

Това допустимо ли е за финансиране?

Отговор (Разяснения на УО на ОПОС 2014-2020 г., утвърдени на 07.08.2019 г.):

Към Въпрос № 1: В Раздел 13. Дейности, допустими за финансиране от Насоките за кандидатстване по процедура BG16M1OP002-5.004 „Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух“ са предвидени дейности за оптимизиране експлоатацията на новопридобитите превозни средства (т. 13.1.4). Като примерни дейности, които могат да бъдат включени в проектното предложение с оглед постигането на неговите цели, са посочени както следва: „осигуряване на необходимата инфраструктура: проектиране и изграждане на кабелни трасета до зарядни станции; преработка на съществуващите кабелни линии, проектиране и изграждане на комплектни трансформаторни подстанции за захранване на зарядните станции; присъединяване на новоизградените точки за зареждане към електропреносни мрежи; обновяване, реконструкция, ремонт на съществуваща контактна мрежа с цел подобряване енергийната ефективност и др.“. В този смисъл, ремонтът на контактната мрежа попада в обхвата на допустимите дейности и оттук разходите също следва да се третираат като допустими.

Към Въпрос № 2: Съгласно условията, посочени в Раздел 12. Допустими партньори (ако е приложимо) на Насоките за кандидатстване по процедура BG16M1OP002-5.004 „Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух“, разходите, извършени от партньора в хода на подготовката и изпълнението на проекта, са допустими за финансиране при същите условия, които се прилагат по отношение на кандидата. Следва да се има предвид, че всички разходи по услуги, доставки, строително-монтажни работи и други са преки разходи, тъй като са необходими за постигане целите на проекта и без които няма да могат да бъдат реализирани дейностите в цялост и като такива са определени като допустими по настоящата процедура. По отношение на преките разходи за възнаграждения, същите са допустими при спазване изискванията на трудовото законодателство (Кодекса на труда, Закона за държавния служител), отчитайки условията за кандидатстване по процедурата, както и указанията на Управляващия орган на ОПОС 2014-2020 г. „Ръководство за бенефициенти“, публикувани в секция „Оперативна програма Околна среда“, подсекция „Документи“, част Ръководства, декларации, образци от Единния информационен портал на европейските структурни и инвестиционни фондове – www.eufunds.bg



Следва да се има предвид, че допустими за финансиране по процедурата са разходи, които общината-кандидат, в т.ч. и партньорът-общинска компания за обществен градски транспорт, смятат да извършат след одобрението на проектното предложение, така и такива, които кандидатът и/или партньорът вече са направили преди подаването му във връзка с изпълнението на дейности по проекта, които са извършени в срока на допустимост на разходите и които не са финансирани със средства от ЕСИФ или чрез други инструменти на ЕС, както и с други публични средства, различни от тези на бенефициента при съобразяване на чл. 65, параграф 6 от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

Въпроси (получени по електронна поща на 09.07.2019, 10:36 ч., от Столична община):

Във връзка с изпратените насоки за кандидатстване имаме допълнителен въпрос относно методология за извършване на анализ на разходите и ползите, заложена в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/207 на Комисията:

„1.2. АРП: — се счита за елемент от заявлението за голям проект“

„1.4. АРП за голям проект включва елементите, посочени по-долу:

- (1) Представяне на контекста;
- (2) Определяне на целите;
- (3) Идентификация на проекта;
- (4) Резултати от предпроектните проучвания с анализ на търсенето и на вариантите;
- (5) Финансов анализ;
- (6) Икономически анализ;
- (7) Оценка на риска.“

Отделно основният акцент в т. 13.2.3. Анализ разходи – ползи от Насоките за кандидатстване е върху финансовия анализ – нетни парични потоци, финансов дефицит, проверка за свръхкомпенсиране.

В тази връзка следва ли за малък проект да бъде изготвян цялостен икономически анализ, в т.ч. остойностяване на различните ползи (спестено време, шум и др.), изчисляване на икономическите показатели (икономическа нетна настояща стойност, икономическа норма на възвръщаемост, съотношение ползи-разходи), анализ на чувствителността и анализ на риска? Достатъчно ли е изготвянето на финансов анализ и изчисляването на индикатора за количество ФПЧ?

Отговор (Разяснения на УО на ОПОС 2014-2020 г., утвърдени на 09.07.2019 г.):

Във връзка с поставените от Вас въпроси обръщаме внимание, че съгласно чл. 26, ал. 8 от Закона за управление на средствата от Европейските структурни и инвестиционни фондове, разясненията се дават по отношение на условията за кандидатстване и не съдържат становище относно качеството на проектното предложение. Предвид това, разглеждаме поставените от Вас въпроси като принципи и необвързани с Вашето конкретно проектно предложение, предприетите от Вашата община действия по подготовката, както и с Вашите бъдещи намерения, като уточняваме следното:



МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
Главна дирекция „Оперативна програма „Околна среда“ –
Управляващ орган на ОПОС 2014-2020 г.



Европейски съюз
Европейски структурни и
инвестиционни фондове

По отношение на Анализа разходи-ползи, който следва да се представи на етапа на кандидатстване по процедура BG16M1OP002-5.004 „Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух“, при подготовка на проектно предложение под определените прагове на чл.100 от Регламент (ЕС) № 1303/2013 не е необходимо изготвянето на икономически анализ - точка (6). По отношение на другите части от Анализа, цитирани в отправения въпрос – от (1) до (5); и (7), същите следва да бъдат част от разработваното АРП.