



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД  
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

## ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 г.

### КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

#### І ЗАСЕДАНИЕ

*19 ноември 2014 г., хотел РИУ Плевен, гр. Плевен*

#### Участници с право на глас

##### **Титулярни членове на КН на ОПТ**

1. Г-жа Галина Василева – директор на дирекция „Координация на програми и проекти”, МТИТС
2. Г-н Никола Петков – главен експерт, Министерски съвет
3. Г-жа Евгения Черкезова – главен експерт, ИАРА
4. Г-н Живко Живков – заместник-изпълнителен директор, ДФ „Земеделие“
5. Г-жа Лиляна Хронова-Петкова – областен управител на област Габрово, представител на СЦР
6. Г-жа Андриана Георгиева – АИКБ
7. Г-жа Миряна Калчева - БТШ
8. Г-н Койчо Русев - БСК
9. Г-н Розен Зарков – КТ „Подкрепа”
10. Г-н Илиян Пламенов – Сдружение „Екофорум за устойчиво развитие“
11. Г-н Илия Гътовски – Сдружение ОНПРС
12. Г-н Румен Михайлов – Сдружение БАИТС

##### **Упълномощени заместници**

13. Г-жа Надя Генова – н-к отдел, ЦКЗ, Министерски съвет
14. Г-жа Татяна Савова-Павлова – държавен експерт, д-я КВЕС, Министерски съвет
15. Г-жа Мария Веселинова – н-к на отдел, МФ
16. Г-н Станислав Стефанов – главен експерт, МФ
17. Г-н Калоян Митев – държавен експерт, ОПАК, МФ
18. Г-жа Радостина Петрусенко - МРРБ
19. Г-жа Жанет Атанасова – главен експерт, ОПОС, МОСВ
20. Г-н Мустафа Чаушов - главен експерт, ГД ЕФК, МИЕ
21. Г-жа Венислава Бояджиева – главен експерт, МЗХ, РСР
22. Г-жа Йоана Илчевска – старши експерт, НСИ
23. Г-н Павел Маринов – областен управител на област Бургас, представител на ЮИР
24. Г-н Мартин Иванов - КНСБ
25. Г-н Михо Михов – Селскостопанска академия

### Участници с право на съвещателен глас

26. Г-н Марек Теплански – ГД „Регионална политика”, ЕК
27. Г-н Карой Над – ГД „Регионална политика”, ЕК
28. Г-н Алън Линч – ДЖАСПЪРС
29. Г-н Денис Якубик – ДЖАСПЪРС
30. Г-н Александър Александров – ДЖАСПЪРС
31. Г-н Йоаким Родон Блас – ЕИБ
32. Г-н Ищван Хайнцингер - ЕИБ
33. Г-жа Екатерина Алексиева – държавен експерт, МС
34. Г-жа Мануела Милошева – държавен експерт, НФ, МФ
35. Г-жа Нина Кирилова – ИА ОСЕС, МФ
36. Г-жа Илиана Стоева – главен експерт, МФ

### Наблюдатели

37. Г-н Иван Димитров – Сдружение БФПГ
38. Г-н Илиа Илиев – представител, ССИ

### Представители на бенефициентите по ОПТТИ

39. Г-н Милчо Ламбрев – генерален директор, ДП НКЖИ
40. Г-н Христо Алексиев – зам. генерален директор, ДП НКЖИ
41. Г-жа Мария Чакърова – директор, ДП НКЖИ
42. Г-н Нисим Примо – ръководител отдел, ДП НКЖИ
43. Г-н Иван Бакалски – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
44. Г-жа Венета Пеева – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
45. Г-н Петър Димитров – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
46. Г-н Иво Янакиев – ДП НКЖИ
47. Г-н Лазар Лазаров – председател на УС, АПИ
48. Г-н Дончо Атанасов – член на УС, АПИ
49. Г-жа Цвета Тимева – директор на дирекция, АПИ
50. Г-н Райчо Яръмов – началник отдел, АПИ
51. Г-жа Христалина Бакърджиева – началник отдел, АПИ
52. Г-жа Калина Йорданова – главен експерт, АПИ
53. Г-н Методи Понев – главен експерт, АПИ
54. Г-жа Цветелина Лазарова - АПИ
55. Г-н Стоян Братоев – изпълнителен директор, „Метрополитен” ЕАД
56. Г-н Григор Григоров – „Метрополитен” ЕАД
57. Г-н Цветелин Миланов – „Метрополитен” ЕАД
58. Г-н Тодор Иванов – „Метрополитен” ЕАД
59. Г-жа Петя Гегова – директор на дирекция, ДППИ
60. Г-н Златко Кузманов – ДППИ
61. Г-н Георги Иванов - ДППИ
62. Г-н Павлин Цонев – ИАПД – Русе
63. Г-н Димитър Енчев – ИАПД – Русе
64. Г-н Асен Антов – изпълнителен директор, НК СИП
65. Г-н Питър Кокрейн – НК СИП/ЕИБ
66. Г-жа Ваня Златева – директор на дирекция, НК СИП
67. Г-н Мико Миланов – НК СИП
68. Г-жа Силвия Добрева – МРР
69. Г-н Людмил Манасиев – ГВА
70. Г-н Михаил Божерянов – ГВА
71. Г-жа Анна Натова – ИАМА
72. Г-жа Сирма Станева - ИАМА

**Представители от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията**

73. Г-н Николай Дечев – началник отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
74. Г-жа Десислава Николова – държавен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
75. Г-н Момчил Марков – главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
76. Г-жа Мая Тодорова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
77. Г-жа Ангелина Виденова – старши сътрудник, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
78. Г-н Васил Станев – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
79. Г-жа Северина Десподова – младши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
80. Г-жа Людмила Грънчарова – младши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
81. Г-н Мартин Георгиев – началник отдел „Програмиране”, дирекция КПП
82. Г-жа Ива Червенкова – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
83. Г-н Валентин Игнатов – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
84. Г-н Димо Димов – старши сътрудник, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
85. Г-жа Майя Стоилова – и.д. началник отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
86. Г-жа Теменужка Попова – главен експерт, отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
87. Г-жа Даниела Георгиева – старши експерт, отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
88. Г-жа Василка Стоева – н-к отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
89. Г-н Радослав Янев – главен сътрудник, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
90. Г-жа Радостина Радосова – главен експерт, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
91. Г-жа Марияна Стефанова-Тренева – главен сътрудник, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
92. Г-жа Нина Беленска – началник отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
93. Г-жа Галя Стателова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
94. Г-н Анатоли Гинов – главен сътрудник, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
95. Г-жа Настя Маргаритова – главен сътрудник, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
96. Г-н Милан Мартинов – главен експерт, д-я „Връзки с обществеността и протокол”, МТИТС

**Откриване на заседанието**

**Инж. Галина Василева** – директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в МТИТС откри първото – учредително заседание на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (КН на ОПТИ). Тя приветства както досегашните участници в комитетите за наблюдение на

Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (КН на ОПТ), така и новите членове и наблюдатели в КН на ОПТТИ. Г-жа Василева обърна внимание, че през годините е била изградена добра система и форма за провеждане на КН на ОПТ, която възнамерява да бъде следвана и подобрена при заседанията на новата ОП. Заседанията ще се провеждат съобразно новите изисквания. Тя уведоми участниците, че в рамките на първото заседание предстои да бъдат разгледани следните теми:

- Представяне на новата ОПТТИ, вариантът към датата на заседанието, заедно с приоритетните проекти по нея.
- Разглеждане и обсъждане на процедурните правила за работа на КН и кодекса на поведение.
- Представяне на изпълнението на предварителните условия (с методологията и критериите за подбор на операции), които са ключово важни за оперативните програми към Споразумението за партньорство на България за новия програмен период.
- Представяне и одобрение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2015 г.
- Националната комуникационна стратегия, която е обща за България, като в частност ще бъде обърнато внимание на предвидените за ОПТТИ мерки за информация и публичност.

#### **Приемане на дневния ред**

Г-жа Василева продължи с предложението да се пристъпи към приемане на дневния ред, който **бе приет единодушно.**

Председателстващият пожела успешна и ползотворна работа на новия КН, като изрази надежда, да бъдат запазени добрият тон и взаимоотношения от заседанията на комитетите за наблюдение на предходната ОП.

#### **Юридическите лица с нестопанска цел за общественополезна дейност, в КН на ОПТТИ и академична общност**

Г-жа Василева представи накратко процедурата, по която са били избрани юридическите лица с нестопанска цел за общественополезна дейност, които да участват в КН на ОПТТИ с право на глас. Тя обърна внимание, че процедурата е била проведена съгласно ПМС № 79 на Министерски съвет (МС) от 2014 г. и разпоредбите на Механизма за избор на юридически лица с нестопанска цел за общественополезна дейност. В тази връзка е била публикувана покана, като постъпилите заявления са били оценени съгласно общите критерии, посочени в Механизма за избор. В резултат от проведената процедура в състава на КН на ОПТТИ са били включени представители на организации от следните сфери: екология; транспорт; образование, наука и култура. Г-жа Василева допълни, че съгласно разпоредбите на ПМС № 79 в състава на КН за ОПТТИ са били включени и представители от академичната общност. Изтъкна, че предвид разнообразния състав на новия КН, следва да се очакват нови и различни гледни точки, което безспорно ще бъде от полза за работата на Комитета и на програмата.

#### **Приемане на процедурните правила за работа на КН на ОПТТИ и на Кодекс на поведение на КН на ОПТТИ**

Г-жа Василева информира, че процедурните правила (ПП) за работа на КН са били изготвени съгласно изискванията на ПМС № 79, като в допълнение е било взимствано от процедурните правила за работа на КН на ОПТ, както и от опита на други управляващи органи. Тя обърна внимание, че получените коментари по процедурните правила са били обобщени и заедно с позицията на УО са предоставени на участниците под формата на обща съгласувателна таблица. Поради обработката на получените в УО немалко

коментари, не е имало възможност таблицата да бъде предварително предоставена по електронен път на членовете на КН. Думата бе дадена за коментари.

**Г-н Румен Михайлов** – представител на юридическите лица с нестопанска цел за общественополезна дейност в сферата на транспорта (председател на Управителния съвет на Българска асоциация за интелигентни транспортни системи) заяви, че в рамките на настоящото заседание на КН се е запознавал със становището на УО по изпратените коментари по процедурните правила и сподели, че остава с впечатление, че всичките становища на УО са негативни. Той обърна внимание на коментара на представител на „Българска федерация за пътнически транспорт“, относно необходимостта КН да разглежда информация за годишните планове за действие за мерките по информация и комуникация на ОПТТИ в изпълнение на НКС 2014-2020. Г-н Михайлов също отправи запитване защо участниците в КН трябва да одобряват нещо толкова важно за България без преди това да са участвали в неговото обсъждане и приемане.

**Г-жа Василева** благодари на г-н Михайлов и поясни, че коментарите на УО не са негативни и съответно към всяко едно становище на УО има ясна аргументация защо дадено предложение за промяна на процедурните правила не е било прието от УО. Г-жа Василева помоли г-н Михайлов да поясни по-конкретно с какво не е съгласен и информира, че г-н Николай Дечев – началник на отдел „Мониторинг, информация и комуникация“ в УО на ОПТТИ ще даде допълнителна информация по написаните от УО коментари.

**Г-н Иван Димитров** – представител на юридическите лица с нестопанска цел за общественополезна дейност в сферата на транспорта (представител на Сдружение „Българска федерация за пътнически транспорт“ – БФПТ) изрази мнение, че не вижда проблем в направеното от БФПТ предложение относно това на заседанията на КН да присъстват едновременно титуляр и резервни членове, последните в качеството си на наблюдатели. Той обърна внимание, че в настоящия състав на КН на ОПТТИ няколко отделни организации с еднаква сфера на дейност са излъчили по един свой общ представител, който да участва в КН и да упражнява правото си на глас. Той смята, че резервните членове също би следвало да взимат участия в заседанията, тъй като в противен случай се ограничава техният достъп до информация относно взимането на решения в момента на провеждане на КН, в случаите когато материалите по тях не са били предварително изпратени. Той изрази мнение, че присъствието и на резервните членове на заседанията им дава възможност да реагират своевременно на дадено предложение за гласуване. В противен случай, се получава така че останалите участници от дадена група организации нямат достъп до заседанията.

**Г-н Дечев** благодари за направените коментари. Той информира участниците, че изпратените от тях становища са били разгледани задълбочено от екипа на УО и съответно в представената съгласувателна таблица е описана логиката, следвана от УО при изготвянето на проекта на ПП. **Г-н Дечев** отбеляза, че е планирано коментарите на заинтересованите страни да бъдат обсъдени и гласувани в рамките на заседанието на КН. КН има широк кръг от представители от всички институции и така е възможно в духа на партньорство да бъдат приети предложените вътрешни правила на КН на ОПТТИ, които да удовлетворяват мнозинството от представителите, и да доведат до една конструктивна и отговорна работа на КН.

**Г-н Дечев** представи позицията на УО по направеното предложение всеки един от заместниците да има възможността да дава своите коментари. Той напомни, че през новия програмен период в заседанията на КН се предвижда да има един титуляр и до трима негови заместници. Въпреки това, основната идея е, че всеки един от тези членове на КН представлява една институция или определена сфера от хоризонтални дейности особено в контекста на неправителствените организации (НПО) и тук следва да има един обобщаващ представител за тези дейности. В случая, за да не се получи така, че от един член да произлизат 4 мнения, би следвало да има едно обобщаващо мнение, което да е единно за

дадената институция/група от организации. Обърна внимание, че в практиката често се случва самите заместници в рамките на дадена организация да имат различни мнения – при тази хипотеза би се получила една непозотворна дискусия и работа на КН. В тази връзка и предвид опита на УО от вече проведените заседания на КН по ОПТ 2007-2013 г., г-н Дечев изрази мнение, че е добре, когато участващите институции изразяват единно мнение. Той добави още един мотив в подкрепа на предложението на УО в заседанията на КН да участва само титуляр или негов заместник, именно логистичното обезпечаване на заседанията, което би било много трудно в случай, че в КН се включат титулярите и техните заместници. Още повече, че една такава значителна бройка от участници в заседанията би довела до непозотворна работа на КН. Г-н Дечев отново акцентира, че това е логиката на УО и даде думата за дискусия.

**Г-жа Василева** благодари на г-н Дечев за изчерпателния отговор.

**Г-н Михайлов** направи коментар, че наистина комуникацията между НПО следва да е такава, че да се стига до ефективни решения и не би следвало да има сериозни различия между техните становища.

В тази връзка **г-жа Василева** напомни, че е представлявало сериозна трудност излъчването на един общ представител за няколко НПО с обща сфера на дейност.

**Г-н Михайлов** насочи отново дискусията към предложението на БФПТ относно това, че пред КН само ще се отчита информация за годишните планове за действие за мерките за информация и комуникация на ОПТТИ, без тези планове да се одобряват от самия КН. Той помоли представителите на УО да обяснят защо отхвърлят това предложение.

**Г-н Дечев** информира, че съгласно дневния ред в края на сесията е предвидено да бъде изнесена кратка презентация по отношение на новите правила при мерките за информация и публичност за ОПТТИ. Той допълни, че новият регламент предвижда комуникационните стратегии и годишните планове за действие по публичност да се одобряват на национално ниво от страната-членка. За сравнение, през стария програмен период самата Европейска комисия (ЕК) е одобрявала комуникационните стратегии. Допълни, че към момента на провеждане на заседанието, националното решение е да има една обща Национална комуникационна стратегия (НКС), която да обхваща всички оперативни програми, включени в новия програмен период – т.е. 7-те ОП са включени в една стратегия. Тя вече е одобрена от Съвета за координация при управление на средствата от Европейския съюз (СКУСЕС), като предстои нейното разглеждане и одобряване от КН на Споразумението за партньорство. В НКС е записано, че годишните планове за действие се одобряват от Ръководителя на УО за съответната програма, съответно НКС се приема от КН на Споразумението, но съгласувано и с останалите КН на оперативните програми. Г-н Дечев информира, че е провел разговор с колеги от Централния информационен офис, които са отговорни за тази стратегия и те са дали следните указания: в случай, че в рамките на заседанието на КН на ОПТТИ има забележки и коментари по НКС, същите следва да се обобщят от Секретариата на КН и да се изпратят за разглеждане от КН на Споразумението за партньорство. Той допълни, че към него момент това е националното решение и акцентира, че НКС е била разработена през последните 2 години с влягането на много труд и усилия от добри специалисти. Той изказа мнение, че в резултат на това се е получил един добър документ. **Г-н Дечев** обърна внимание, че едва след окончателното одобрение на НКС, в рамките на заседанията на КН на ОПТТИ ще започне отчитането на изпълнението на заложените в нея мерки за публичност. В заключение, **г-н Дечев** акцентира, че във вътрешните правила на КН се има предвид именно този отчетен период за НКС, а не нейното гласуване.

**Г-жа Василева** отново обърна внимание, че в рамките на заседанията на КН на ОПТТИ предстои и прилагането на нови изисквания, различни от тези за комитетите за наблюдение през програмен период 2007-2013 г., и в тази връзка в процеса на работа трудностите ще бъдат преодолявани. Тя информира, че тенденцията и целта на национално ниво е мерките по отделните оперативни програми да бъдат унифицирани. В тази връзка

има едно лого за всичките програми, разработена е една НКС, има единна методология за нанасяне на финансови корекции и т.н.

**Г-жа Василева** изрази мнение, че колегите от ЕК също биха могли да потвърдят, че има нови правила за работата на КН на ОПТТИ, произтичащи от новите регламенти на ЕС и това ще даде своето отражение в предстоящите заседания.

**Г-н Марек Теплански** – представител на Главна дирекция „Регионална и урбанистична политика“ към ЕК, отговори, че наистина има нови отговорности пред КН, които следва да се спазват. Той отбеляза, че основните правила за работа са почти същите както преди – и в новия програмен период КН е този, който осъществява мониторинга и проследяването на напредъка по поставените цели. Също така КН следва да разглежда всички въпроси, които биха оказали влияние върху изпълнението на програмата, включително темите, касаещи приемането на изменения на ОПТТИ. **Г-н Теплански** отбеляза, че една от новите задачи пред КН е да проследява и цялостната работа на УО на ОПТТИ. Той сподели, че има определени сфери на дейности (като например гласуването на промени в ОПТТИ от членовете на КН), в които представителите на ЕК участват само като наблюдатели, без да имат право на глас. В тази връзка ролята на КН през програмен период 2014-2020 г. ще е от съществено значение за програмата, тъй като именно неговите членове ще приемат предложенията за изменения и допълнения на ОПТТИ. Това ще бъдат важни решения, касаещи например: изменения на критериите, използвани за подбор на операциите; рисковете по проектите; указанията на властите, организациите, партньорите; поетите ангажименти; мерките за намаляване на административната тежест и други теми, които са изброени в текстовете на новите регламенти.

**Г-н Теплански** акцентира, че ролята на новия КН ще бъде по-силна и отговорна от тази предходния. Той информира, че ще направи бърз преглед на основните задачи и отговорности на новите комитети за наблюдение, така както са описани в основния регламент на ЕК (Регламент 1303/2013) и по-конкретно в текстовете на чл. 47, чл. 49 и чл. 110. В него са изброени основните функции на КН в т.ч. да проследява изпълнението на програмата и на напредъка в посока на постигането на нейните цели, както и да подлага на разглеждане всички въпроси, отнасящи се до изпълнението и постиженията на програмата.

Тук ключовата дума е постиженията по програмата, защото комисията се опитва да представи именно този нов елемент в изпълнението на програмен период 2014-2020 г. В тази връзка пред КН ще се разглеждат всички въпроси, които биха оказали влияние върху постиженията на програмата.

В същото време КН е този, който ще проследява отблизо дали програмата се изпълнява спрямо първоначалния план. КН ще следи отчитането на финансовите данни, общите и специфичните за програмата показатели, промените в стойността на показателите за резултатите, напредъка в постигането на количествено определените целеви стойности, както и на етапните цели, заложили по проектите. Това са съществени функции тъй като са свързани с резултати, които имат финансови измерения. Новата роля на КН се изразява и в провеждането на консултации с него при внесено предложение от УО за изменение на програмата. КН може да отправя и коментари към УО относно изпълнението на програмата и провежданите оценки, включително действия, свързани с намаляването на административната тежест за бенефициентите. КН осъществява и мониторинг на изпълнението на предварителните условия по програмата – отчетът за това изпълнение ще се подава до ЕК до края на 2016 г. и от тяхното изпълнение ще зависят по-нататъшните плащания по програмата. **Г-н Теплански** отбеляза, че вече е била спомената и ролята на КН при наблюдението на изпълнението на мерките за информация и публичност по ОПТТИ, както и на НКС като цяло. Той допълни, че КН на ОПТТИ има една много специфична и изключително важна задача, която го отличава от останалите комитети за наблюдение, и това е именно мониторинга на изпълнението на големите инфраструктурни проекти.

**Г-н Теплански** препоръча всички добри практики до момента, както и новите изисквания, които произтичат от Споразумението за партньорство да бъдат запазени. В заключение, той информира, че представителите на ЕК в рамките на първото заседание на КН на ОПТТИ ще се въздържат от коментари относно същността на разработената оперативна програма, тъй като същата все още не е окончателно одобрена от ЕК и към него момент претърпява допълнителни редакции.

**Г-н Карой Над** - представител на Главна дирекция „Регионална и урбанистична политика“ към ЕК, препоръча да бъдат прецизирани текстовете относно процедурата по самоотвод. Той обърна внимание, че в правилата е споменато попълването на декларация от участниците в КН за липсата на *потенциален* конфликт на интереси. **Г-н Над** изрази мнение, че по-коректният текст би бил „липса на реален и потенциален конфликт на интереси“. В противен случай, сегашният текст не обхваща хипотезата при която лицето има реален конфликт на интереси и съответно това не позволява формулировката да бъде 100% коректна. Същото се отнася и за текстовете, касаещи възникването на обстоятелства или ситуации, обуславящи появата на реален конфликт на интереси – и тук следва да се прецизира като се посочи, че при възникване на реален или потенциален конфликт на интереси лицето трябва да уведоми Секретариата на КН. В заключение той изрази мнение, че текстовете относно самоотвода следва да са стриктни и ясни.

**Г-жа Василева** благодари за направените коментари от представителите на ЕК. Тя посочва ангажимент УО отново да прегледа и в случай на необходимост да прецизира текстовете от процедурните правила, касаещи конфликта на интереси и съответно засегнатите лица, какви последващи действия следва да предприемат. **Г-жа Василева** обърна внимание, че това са стандартни, общоприети текстове и практиката за лицата, които попадат в хипотезата на конфликт на интереси е те да декларират това по съответния ред. Тя отново отбеляза, че е вложен много труд при разработването на обсъжданите правила за КН, именно поради причините, които изтъкна и г-н Теплански относно по-силната роля на КН през новия програмен период и по-големите отговорности, които стоят пред УО, бенефициентите и цялостното управление на оперативните програми. Новата роля на КН ще има фокус върху проследяването на направените постижения по програмата, на постигнатите индикатори и т.н. Всички тези факти са дали своето отражение при разработването на правилата за работа на КН на ОПТТИ, като г-жа Василева изрази мнение, че в голяма степен новите изисквания на регламентите са включени в представените правила.

**Г-жа Василева** предложи за гласуване и приемане Правилата за работа на КН на ОПТТИ с уговорката, че при необходимост в процеса на работа на КН същите подлежат на допълнителни изменения и прецизиране на текстовете до постигане на пълен консенсус по тях от всички участници в КН. **Процедурните правила за работа на КН на ОПТТИ бяха подложени на гласуване и приети.**

### **Представяне на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.**

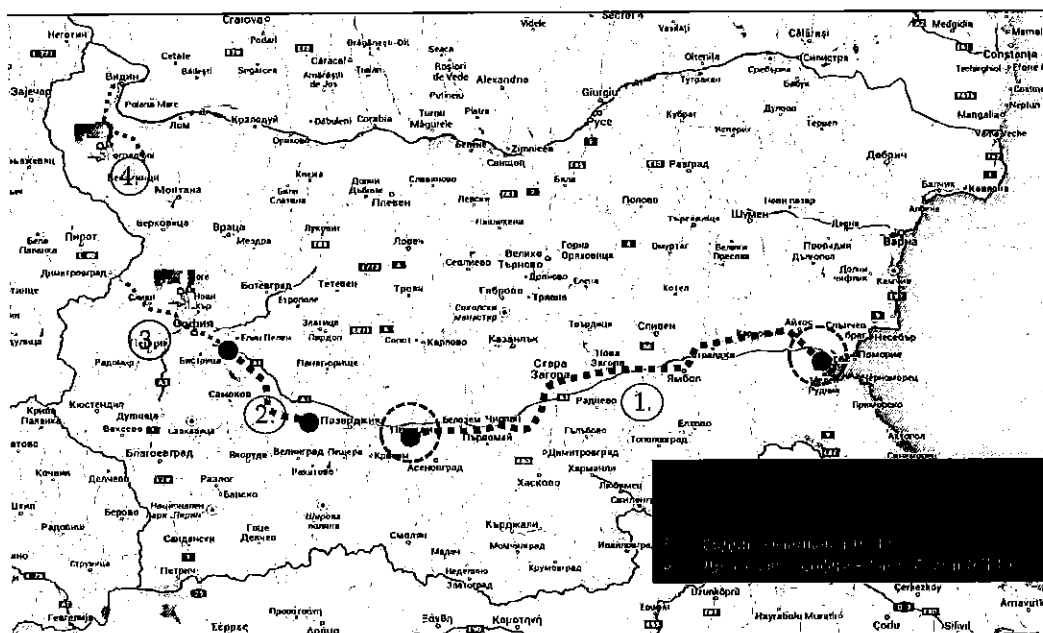
**Г-жа Василева**, продължи към следващата точка от дневния ред с представянето на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., така както е разписна към датата на заседанието, и съответно включените в нея приоритетни проекти. Тя отбеляза, че подготовката за новия програмен период е започнала още в средата на 2012 г., като през цялото време УО и бенефициентите са участвали в подготовката на много документи, най-вече на Споразумението за партньорство. Междувременно бенефициентите са започнали да изпълняват подготовката на приоритетните проекти, които са включени в ОПТТИ, като още в програмния период 2007- 2013 г. е бил осигурен бюджет за подготовка на големите приоритетни проекти, предложени за финансиране през новия програмен период. Инж. Василева припомни, че първият вариант на програмата е



бил изпратен официално на ЕК в началото на месец юни 2014 г. В следствие са били проведени консултации с ЕК - на 26.09.2014 г. и 29.10.2014 г., и двете в рамките на мандата на служебното правителство. По време на преговорите с Комисията са били изчистени много от неясните въпроси по оперативната програма, включително и тези за приоритетните проекти. Тя информира, че е разработен нов вариант на програмата, който на 17.11.2014 г. е бил приет на заседание на Съвета по координация при управлението и контрола на средствата от ЕС. След проведени разговори и дискусии с ЕК, предстои нанасянето на още корекции по този вариант, като се планира до края на месец ноември 2014 г. финалният текст на програмата да бъде официално изпратен за одобрение от ЕК.

**Г-жа Василева**, започна с представянето на ОПТТИ, като информира, че общият бюджет на програмата е около 1,9 млрд. евро. Тя е съфинансирана от Кохезионния фонд (1 445 млн. евро) и Европейския фонд за регионално развитие (470 млн. евро). Тя представи графика с разпределението на средствата по основните пет приоритетни оси, които са: **ж.п. инфраструктура; пътна инфраструктура; метро и интермодални терминали; системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността** – тази приоритетна ос е сравнително нова за програмата, като тя е предназначена за усъвършенстване на системите за управление на трафика; техническа помощ. Г-жа Василева информира, че приоритизацията на проектите в програмата е следствие на работата на всички членове на работната група. Също така проектът на програмата е бил представен за съгласуване пред заинтересованите страни, като са взети под внимание мненията на различните участници, доколкото това е възможно. Програмата има ограничен бюджет, а приоритетите на България, особено по отношение на изграждането на инфраструктура в областта на пътищата и железниците, са много. Тя отбеляза, че след консултации с ЕК е възстановено съотношението между железопътна и пътна инфраструктура и бюджетът и за двете оси е по 673 347 058 млн. евро (заедно с националното съфинансиране); за метро е 400 млн. евро; 25 млн. евро за интермодални терминали и 77 млн. евро за системи за управление на трафика.

**Инж. Василева** представи накратко приоритетните проекти по програмата, като отново обърна внимание, че същата все още не е официално одобрена и предстои изпращането до ЕК на разработения втори вариант:



Планира се да бъдат изпълнени два проекта в железопътния сектор. Първият е „Рехабилитация на участъка от Пловдив до Бургас, фаза 2“ с включени железопътен възел Пловдив и железопътен възел Бургас. Тя напомни, че този проект е продължение от програмния период 2007-2013 г., като целта е цялото направление от Пловдив до Бургас да

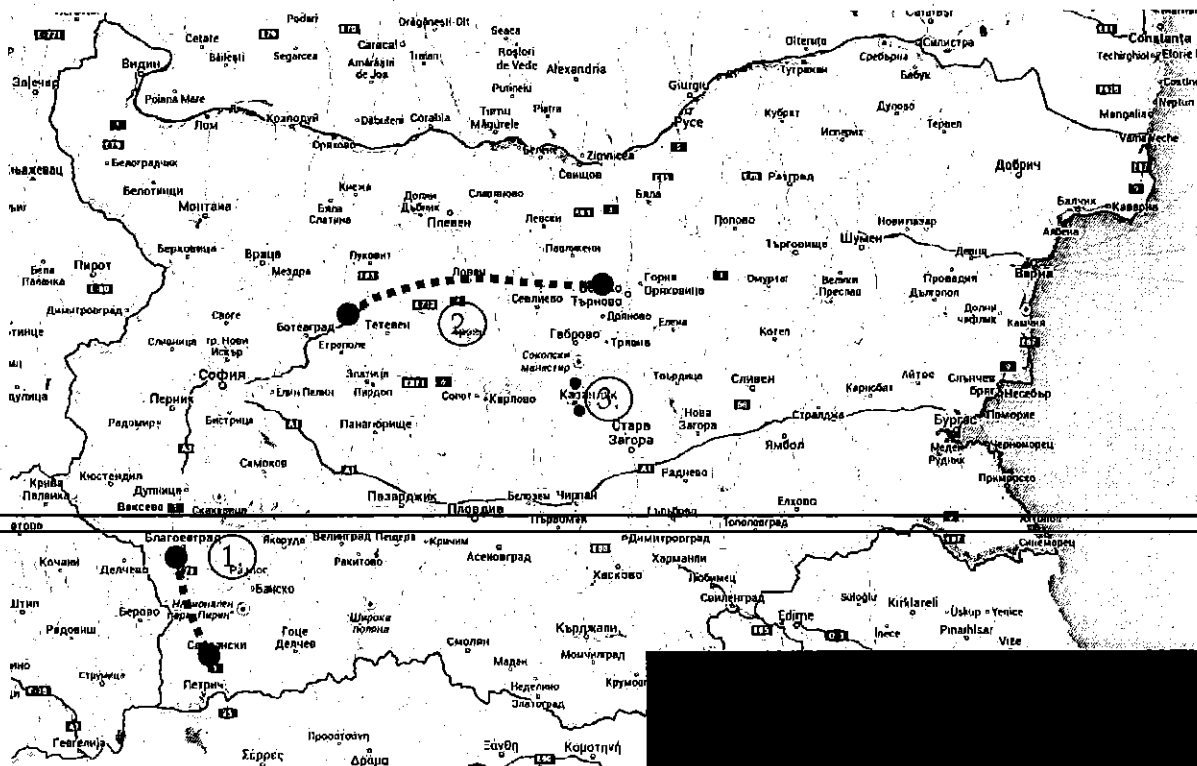
бъде завършено до 2020 г. Другият проект е участъкът от Елин Пелин до Септември, който е част от големия проект „София – Септември“, финансиран в рамките на програмен период 2007-2013 г.

**Г-жа Василева** информира, че се предвижда кандидатстване и по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за жп проекта от границата със Сърбия до Елин Пелин, като по този начин се цели да бъде завършено цялостно направлението от сръбската граница до Бургас.

**Г-жа Василева** обръна внимание, че по проекта има добра готовност за стартиране и се изготвя апликационна форма, с която да се кандидатства още с първата покана за набиране на проектни предложения по МСЕ, като срокът е до края на м. февруари 2015 г. МСЕ предвижда бюджет от около 400 000 000 евро, които са предназначени предимно за железопътна инфраструктура и за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав. Другият жп проект, с който ще се кандидатства по МСЕ е по направлението Видин – София и обхваща 60 километров участък от Видин до Медковоц.

~~**Г-жа Василева** обръна внимание, че само ще маркира проектите по ОПТТИ, тъй като в рамките на предстоящото в същия ден (19.11.2014 г.) заседание на КН на ОПТ 2007-2013 г. бенефициентите ще представят подробна информация за подготовката на тези проекти. Тя отбеляза, че проектите имат различна степен на готовност, като се планира един от първите търгове да бъде за ж.п. участъка Пловдив – Оризово, след което и за ж.п. възел Бургас, като паралелно с това ще се подготвя формуляра за кандидатстване по МСЕ. **Г-жа Василева** информира, че един от проектите в Индикативната годишна работна програма за 2015 г. е именно „Пловдив – Бургас“, като формуляра за кандидатстване за него се очаква да бъде готов през втората половина на 2015 г. и се планира в него да бъдат включени около 10-12 дейности по проекта. Индикативната стойност на проекта е 320 млн. евро, в която се включва и финансирането от НКЖИ. Другият железопътен проект – „Елин Пелин - Септември“ е разделен на два участъка: Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември. Инвестиционната стойност на целия проект е 700 млн. евро, като само на първия участък е 270 млн. евро, тъй като теренът е изключително труден.~~

**Г-жа Василева** премина към представянето на приоритетните проекти в пътната инфраструктура, като информира, че в последната версия на ОПТТИ е включено изграждането само на АМ „Струма“, Лот 3 и подчерта, че се обсъждат и варианти за включването на АМ „Хемус“ и изграждането на тунел под връх Шипка.



Реализирането на проекта за АМ „Хемус“ е безспорен приоритет за новия програмен период, тъй като с него се търси намирането на баланс между северна и южна България, както и осигуряването на развитие на североизточна България. Участъкът до Велико Търново на АМ „Хемус“ е на основната TEN-T мрежа и като цяло е допустим за финансиране по ОПТТИ, тъй като отговаря на заложените в нея критерии. Участъкът, който все още не е изграден - от Велико Търново до Белокопитово се намира на разширената TEN-T мрежа, като той не е допустим за финансиране по ОПТТИ. Г-жа **Василева** обърна внимание, че предвид наличния бюджет по новата ОПТТИ за пътна инфраструктура — 673 млн. евро (с националното съфинансиране), тези средства ще са достатъчни само за финансирането на един пътен проект – АМ „Струма“, Лот 3.

Тя акцентира, че АМ „Струма“ е безспорен приоритет за държавата и оперативната програма, тъй като страната ни е поела ангажимент, проектът да бъде завършен, защото се явява продължение на изпълняващите се други участъци, които свързват София с гръцката граница. Г-жа Василев информира, че тези три пътни проекта (АМ „Струма“, Лот 3, АМ „Хемус“ и тунела под връх Шипка) са останали като предложение за финансиране по ОПТТИ след извършена приоритизация с помощта на консултанта и JASPERS. Тази приоритизация на проектите в пътната инфраструктура е била извършена, на базата на оценка на проектната готовност, значимостта на проектите, последователността на инвестициите от предишния програмен период, комплексността и сложността на дейностите и т.н. Тя направи заключение, че това са важни и допустими за финансиране по ОПТТИ проекти.

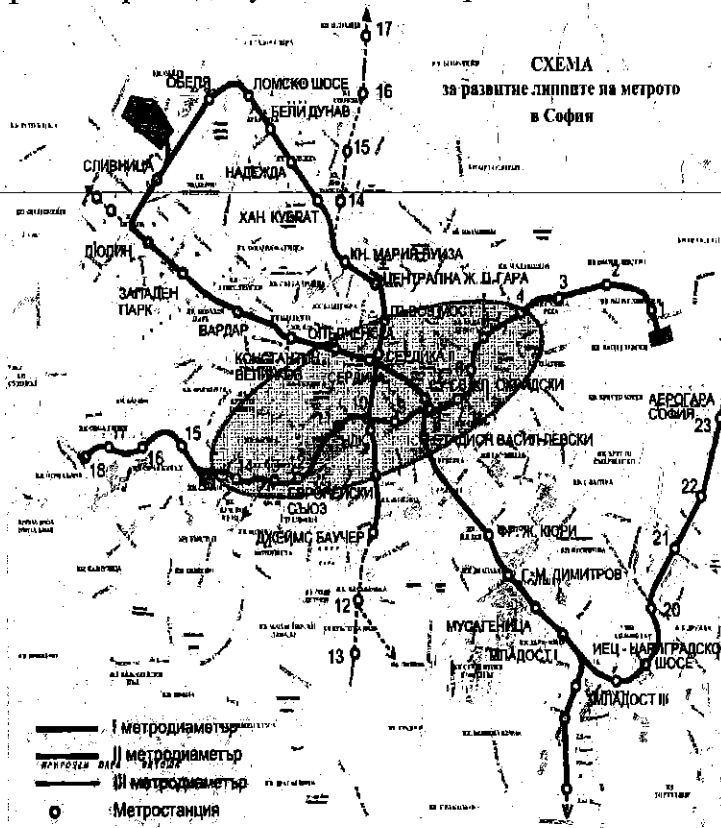
Г-жа **Василева** информира, че се планира строителството на АМ „Струма“, Лот 3 с приблизителна дължина от 62 км, да бъде разделено на четири участъка с тунела при с. Железница. Общата стойност на проекта е 750 млн. евро, като с тази индикативна стойност планираният бюджет по приоритетна ос 2 се надхвърля със 77 млн. евро. Планира се Лот 3.1 да обхваща участъка от Благоевград до Крупник с дължина от 17 км и тунела при с. Железница – 2 км. Лот 3.2 е от Крупник до Кресна с дължина от 21 км, като основната част от участъка е предвидено да бъде строителство на тунел в Кресненското дефиле с обща дължина от около 15,5 км. Лот 3.3 е от Кресна до Сандански с дължина 23 км. Г-жа Василева подчерта, че дискусиите около изграждането на тунела в Кресненското дефиле продължават, но въпреки това продължава и изпълнението на дейностите по

разработването на тунелния вариант. Тя информира, че във връзка с изказаните множество експертни мнения и предвид голямата инвестиционна стойност на тунела през Кресненското дефиле, е взето решение, което е комуникирано и с ЕК, да се започне с прочуването за изграждане и на друг, алтернативен вариант за преминаване през дефилето. Очаква се тази алтернатива да доведе до намаляване на стойността за изграждане на участъка с около 250 млн. евро, което ще даде възможност в рамките на приоритетна ос 2 да бъдат финансирани и други пътни проекти. Тя обърна внимание, че дори да бъде изготвен и друг вариант на трасето през Кресненското дефиле, ще се пристъпи към извършване на оценка на двете решения, в т.ч. техническа, екологична оценка, съгласуване с МОСВ, с ЕК и останалите институции, като се очаква тези дейности да приключат след втората половина на 2015 г.

**Г-жа Василева** представи накратко и трите етапа на АМ „Хемус“. Първият е от Ябланица до разклона с път П-35 за Плевен и Ловеч. Вторият е до пресичането с път Е85 и третият участък – този до Белокопитово е най-дълъг – 108 км и не попада на основната TEN-T мрежа. Общата стойност на проекта е 780 млн. евро.

По отношение изграждането на тунел под връх Шипка тя отбеляза, че неговото реализиране до голяма степен е свързано с изпълнявания към него момент по ОПТ проект за изграждане на обход на гр. Габрово. Тунелът под вр. Шипка се явява Фаза II от него. Индикативната стойност на проекта е около 100 млн. евро, като включва изграждането на 5 тунела, най-дългият от които е този под връх Шипка - 3 км и 22 м.

**Инж. Василева** представи приоритетните проекти в интермодалността, като спомена успешно реализираните проекти по ОПТ за разширението на метрото в София. В новия програмен период е резервиран бюджет от 400 млн. евро в рамките на които, ще бъдат финансирани два участъка от метрото.



Единият, който вече е в строителство е удължение на Линия 2: участък „Метростанция Джеймс Баучер - пресичане на бул. Черни връх с ул. Хенрих Ибсен“ - участъкът е подземен с дължина 1.3 км и 1 метростанция с индикативна стойност около 22 млн. евро. Към него момент е приключило проектирането на Линия 3 от разширението на метрото в София, като **г-жа Василева** информира, че само част от нея е включена за финансиране по

новата оперативна програма. Участъкът, който ще се изгражда по ОПТТИ е Етап 1 - "бул. Владимир Вазов – Център – ул. Житница" - участъкът е подземен с дължина 7.8 км и 8 метростанции, като проектът на Етап 1 включва и изграждането на депо и доставка на подвижен състав. Индикативната стойност е 434 млн. евро. **Г-жа Василева** обърна внимание, че цялостната подготовка и проектирането на Линия 3 от проекта за метрото, са били финансирани в рамките на ОПТ 2007-2013 г.. Тя поясни, че се подготвя ОВОС по проекта, обявени са тръжните процедури за строителство и се очаква извършването на строителните дейности да започне през м. април – м. май 2015 г.

**Г-жа Василева** запозна участниците с допустимите дейности от приоритетна ос 4, която е с индикативна стойност около 77 млн. евро. Основните мерки, които се предвиждат за изпълнение през новия програмен период са както следва: внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика – целта е да се подобри безопасността и сигурността на транспорта; развитие на информационни системи за управление на трафика на плавателните съдове или т.нар. системи за спасяване по море, с които да се надграждат съществуващите и такива в процес на изграждане системи; доставка на мултифункционални плавателни съдове; развитие на информационни системи за управление на автомобилния трафик; модернизация и изграждане на съоръжения за приемане и обработка на отпадъци в пристанища с национално значение на р. Дунав и Черно море; повишаване качеството на аеронавигационните данни; подобряване на управлението на околната среда в областта на гражданското въздухоплаване; развитие на системите за управление на железопътното движение (GSM-R). По отношение на доставката на мултифункционални плавателни съдове, г-жа Василева подчерта, че е имало доста коментари от ЕК по този тип проекти, като се планира те да бъдат отразени и в изготвяните формуляри за кандидатстване по тях.

**Г-жа Василева** информира, че през новия програмен период има два нови бенефициента, които не са участвали в ОПТ. Това са Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА).

**Г-жа Василева** даде думата на г-н **Людмил Манасиев** – директор на дирекция „Летища, авиационна сигурност и аеронавигационно обслужване“ към ГД ГВА, който представи накратко проектите, които разработват за кандидатстване по ОПТТИ.

Единият е свързан с осигуряването на качеството на аеронавигационните данни, като целта е да бъдат изпълнени изискванията на Регламент 73/2010 г. Срокът за въвеждането на новите протоколи за обмен на аеронавигационни данни между потребителите изтича в края на 2017 г.

**Г-жа Василева** информира, че на всички участници в КН на ОПТТИ са предоставени материали, които съдържат кратка информация за проектите, подготвени от ГД ГВА и ИАМА.

**Г-н Манасиев** поясни, че новите изисквания за аеронавигационните данни произтичат от ЕК, както и от Анекс 15 на ИКАО (Международна организация за гражданска авиация), към който са направени нови допълнения – като например допълнение № 37, което въвежда изисквания за една по-голяма точност на аеронавигационните данни, с оглед на това същите да се използват в европейски план за въвеждане на Единно европейско небе. Всички тези мерки ще допринесат за повишаване на качеството на аеронавигационното обслужване, както и за откриването на нови трасета, което от своя страна ще доведе до намаляването на разходите на авиокомпаниите. Проектът включва дейности по измервания и осигуряване на програмни продукти за обработка на данните в зони около летищата с радиус от 45 км. Предвижда се в I-ви етап проектът да обхване 5-те международни летища

в България, на II-ри етап да обхване останалите граждански и военни летища в страната, съответно на III-ти етап да бъдат включени други летателни площадки.

**Г-н Манасиев** представи накратко и проекта на ГД ГВА, който е свързан с опазването на околната среда. Основната задача на проекта е да се направят нови разработки за управление на качеството на околната среда в зоните на летищата, като ще бъдат приложени нови специфики и методи на мониторинг в зоните на летищата. Главната цел е да бъдат идентифицирани нарушителите на нормите, които са приети в зоните на летищата и съответното да бъдат прилагани мерки за налагане на глоби или ограничения. Той обърна внимание, че проектът е от изключителна важност за населението, особено за живущите в зоните на летищата и изрази мнение, че ГД ГВА има готовност да го разработи в кратки срокове. Той отбеляза, че изпълнението на проекта ще бъде свързано и с регулаторни промени, които ще бъдат предложени за извършване в рамките на проекта.

**Г-жа Василева** благодари на г-н Манасиев за представената информация.

Думата бе дадена на **г-жа Ана Натова** – директор на дирекция „Европейски съюз, международни отношения и проекти“, която представи подготвяните от ИАМА проекти за финансиране по ОПТТИ. Тя информира, че ИАМА е административна структура към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Седалището на ИА се намира в гр. София, като отделно има 4 регионални териториални дирекции – 2 на море и 2 на река. Териториалната компетентност на Агенцията се разпростира върху: вътрешните морски води на море и на българския участък на река Дунав; територията на пристанищата, с изключение на военните пристанища; изключителната икономическа зона и българския морски отговорен район за търсене и спасяване. Дейностите на Агенцията основно са насочени в две направления: осигуряване на безопасност на корабоплаването в морското пространство и във вътрешните водни пътища на РБългария; опазване на морската и речната среда от замърсяване при корабоплавателна дейност.

**Г-жа Натова** представи накратко и подготвяния от тях проект „Изграждане на интегрирана информационна система за управление и координиране при аварийни случаи в корабоплаването“. Целта на проекта е да бъде изградена интегрирана информационна система, която да бъде базирана на съществуващите географски информационни системи. Част от необходимата информация е налична в различните институции. Събирането и допълването и в единна интегрирана система ще бъде изключително полезен инструмент при планирането и управлението на различни аварийни ситуации като например: борбата с нефтените разливи и други видове замърсявания; оказване на помощ на изхвърлени на брега кораби и бедстващи хора. Проектът ще позволи да се създаде възможност за бързо вземане на решения за избор на най-удобно място за разгръщане на силите и средствата за решаване на възникнали инциденти, както и логистичното им подсигуряване и изграждане на помощни бази и пунктове за времето на операцията.

Тя информира, че внедряването на подобна система има приоритетен характер и нейното разработване е препоръчано от Агенцията за морска безопасност и брегова охрана на Великобритания, в рамките на изпълняван от ИАМА туининг проект. Цялото програмно осигуряване на подобна система ще бъде допълнено и от мощен и надежден хардуер с дублиране на всички модули с цел осигуряване на неговата безотказна работа. Г-жа Натова поясни, че подобни интегрирани информационни системи са налични в почти всички морски спасителни координационни центрове.

В заключение тя изтъкна, че ИАМА разполага с необходимия административен капацитет за изпълнението на подобен проект, като доказателство за това са успешните проекти, които са били реализирани по Програмата за трансгранично сътрудничество, както и по ОП „Административен капацитет“ 2007-2013 г.

**Г-жа Василева** благодари за направената презентация и се извини на присъстващите за допуснатата грешка в представените от нея цифри по новата оперативна програма, тъй като

същите са били актуални преди официалното одобрение на Споразумението за партньорство.

По отношение представения в началото на заседанието бюджет по програмата г-жа **Василева** поясни, че последните коректни суми, одобрени за ОПТТИ са както следва: КФ – около 1 477 687 261.00 евро; ЕФРР – около 459 761 906.00 евро; Общата сума (ЕС + НФ) – около 1 887 587 257.00 евро, като само европейското съфинансиране е около 1 604 449 166.00 евро.

#### **Изпълнение на предварителните условия**

**Г-жа Василева** даде думата на г-н **Мартин Георгиев**, за да представи статуса на изпълнение на предварителните условия за сектор транспорт.

**Г-н Мартин Георгиев** – началник на отдел „Програмиране“, МТИТС информира участниците в срещата, че една от промените в новия програмен период е, че **финансирането по оперативните програми е обвързано с така наречените предварителни условия**. Същите следва да бъдат изпълнени до края на 2016 г. В случай, че не са били изпълнени към момента на одобрение на съответната оперативна програма и ако непокрытите предварителни условия са от съществено значение за програмата, по преценка на ЕК може да се стигне до спиране на финансирането по отделна ос или по цялата програма.

Той обърна внимание, че в транспортния сектор едно от предварителните условия е да има разработен цялостен транспортен план за инвестиции в транспорта. Планът следва да е бил обект и на стратегическа екологична оценка. Планът трябва да определя приносът на страната към единното европейско транспортно пространство и към него да има приложен списък с добре подготвени проекти, както и реалистични срокове за тяхното изпълнение и по-специално за проектите, за които ще се кандидатства за финансиране от КФ и ЕФРР. Също така следва да бъдат предвидени мерки за осигуряване на достатъчен капацитет на междинните звена (в случай, че има такива) и на бенефициентите.

**Г-н Георгиев** поясни, че за България това предварително условие е изпълнено частично, като понастоящем УО на ОПТТИ разчита на помощта на колегите от JASPERS, които да подкрепят МТИТС с цел ускоряване на процедурата по изпълнение на условието. Отбеляза, че те вече са започнали своята работа и са извършили цялостна оценка на изготвения още през 2010 г. Общ генерален план за транспорта (ОГПТ). Основният извод, който са направили от JASPERS е, че идентифицираните проблеми в ОГПТ остават в сила и са от значение и за проектите, които произтичат от плана. В тази връзка проектите, които са предложени за финансиране по ОПТТИ произтичат от документ, който въпреки своите недостатъци остава актуален. **Г-н Георгиев** акцентира, че една от основните слабости на ОГПТ е липсата на добре обоснована логика, която е била използвана при идентифицирането на мерки и изключването на определени мерки от плана при извършване на приоритизацията в него. Същевременно са настъпили някои изменения, които следва да се вземат предвид при едно ново стратегическо планиране. Той обърна внимание, че разработеният ОГПТ не е идентифицирал добре проблемите в железопътния сектор, които още повече са се задълбочили, не е разгледан изрично и въпросът, свързан с текущата финансова устойчивост в транспортния сектор, както и проблемите относно устойчивостта на климатичните промени.

**Г-н Георгиев** информира, че съвместно с колегите от JASPERS и съгласувано с ЕК, е изготвен един по-детайлен план за това как да бъдат изпълнени тези предварителни условия. Планира се през м. май 2015 г. този план да бъде възложен за изпълнение на външен консултант, който да извърши основната част от заложените в него дейности. След което през лятото на 2015 г., да бъдат събрани необходимите данни там където са недостатъчни или следва да бъдат набирани отново, съответно към м. ноември 2015 г. вече да разполагаме с актуализиран транспортен модел и през есента на 2016 г. да бъде разработен самият проект на транспортен план. Междувременно, на същия следва да бъде

извършена и стратегическа екологична оценка, след което той трябва да бъде приет на национално ниво, т.е. да придобие статут на документ, който е задължителен за страната. След като бъдат завършени всички тези дейности, България може да докладва на ЕК, че е изпълнила това предварително условие, необходимо за отпускането на финансиране за сектор транспорт.

**Г-жа Василева** благодари на г-н Георгиев и допълни, че от тук нататък предстои в рамките на следващите заседания на КН също да се представя информация относно напредъка при изпълнението на предварителните условия. **Г-жа Василева** отново обърна внимание, че както вече и г-н Теплански е споменал, ролята на КН през този програмен период е голяма и участниците в него следва да бъдат информирани относно напредъка по изпълнението на програмата, така че да могат да взимат решения и да отправят предложения. В тази връзка темата относно предварителните условия ще присъства в дневния ред и на предстоящите заседания. **Г-жа Василева** поясни, че направените до момента презентации са информативни и са насочени предимно към новите членове на КН

на ОПТТИ, които не са присъствали на заседанията на КН на ОПТ. Тя допълни, че в рамките на стария КН на ОПТ е било докладвано за напредъка при подготовката на новата програма и включените в нея проекти. **Г-жа Василева** още веднъж подчерта, че проектът на новата ОПТТИ все още не е одобрен и в тази връзка припомни думите на г-н Теплански, който информира, че в рамките на това първо заседание представителите на ЕК няма да отправят коментари по новата програма, тъй като все още е на ниво проект. Думата бе дадена за изказвания, становища и задаване на въпроси по направените няколко презентации от бенефициентите по новата ОПТТИ.

**Г-н Румен Михайлов** (БАИТС) отново взе думата и поднесе извинение към участниците в случай, че отправя твърде критични коментари. Той изрази учудване как така все още не са разработени тези планове и приоритети относно намеренията на държавата в транспортния сектор. Той поясни, че ако правилно е разбрал г-н Георгиев, планът за транспорт, който е бил разработен през 2012 г., сега с помощта на консултанти и JASPERS ще бъде готов едва към 2017 г. Той взе отношение по представените 4 големи проекта (АМ „Струма“, метрото, АМ „Хемус“, „Пловдив - Бургас“, а сега е включен и проект за тунел под вр. Шипка), за които се планира да бъдат отделени около 4 млрд. лева по ОПТТИ и по-конкретно изрази мнение, че не знае как тези проекти ще допринесат за развитието на регионите в страната. Той изказа възмущение относно дългите административни срокове, които са необходими за одобрението на новата програма. Той изрази съмнение как залагането на такъв голям бюджет по програмата за изпълнението на сравнително малки пътни участъци, ще допринесе за подобряване на истинската разумна мобилност. **Г-н Михайлов** сподели, че това което е от значение за него и неговите колеги, като представител на бранша за интелигентни транспортни системи е да има разумна мобилност, по-конкретно той даде пример, че за тях е от значение дали един човек може да се придвижи от т. А до т. Б ефективно, полезно и точно. Той изрази мнение, че направеното в рамките на заседанието предложение за включване изграждането на тунел на АМ „Струма“ като проект по ОПТТИ и съответно огромна част от средствата да отидат за този 15 км участък, е неразумно. **Г-н Михайлов** изрази съмнение какви приоритети носят за страната всички тези програми и проекти, за които се говори и дали до него момент е правена оценка на тяхната ефективност (възвръщаемост на инвестицията). Той зададе въпрос, какво ще бъде постигнато ако за конкретния участък на планирания тунел, времето за придвижване бъде съкратено с 1 мин. и 25 сек. и с какво това ще допринесе за подобряване живота на населението около Велико Търново, Силистра или Видин.

**Г-жа Василева** благодари за коментарите на г-н Михайлов и апелира и останалите участници да изкажат своето мнение. По отношение на изготвяните стратегии в България за сектор транспорт, тя поясни, че са разработени много планове и документи в тази насока, но проблемът се състои в това, че няма една обща, всеобхватна стратегия, която да



включва всички видове транспорт в страната. Тя отново обърна внимание на слабостите на разработения през 2010 г. ОППТ, който вече е остарял като документ, в който не са оценени икономическите фактори, както и не са отразени промените в категоризацията на ТЕН-Т мрежата (в т.ч. основна и разширена). **Г-жа Василева** допълни, че условието за разработването на един документ, който да се базира на съществуващите стратегии, планове и най-вече на ОППТ, в крайна сметка е заложено в сключеното Споразумение за партньорство и УО на ОПТТИ/МТИТС следва да се съобрази с това и да изпълни своето задължение. Тя акцентира, че този документ следва да бъде финансово обвързан и достатъчно реалистичен, защото практиката до него момент е показала, че се изготвят стратегии с много проекти без да се планира как ще бъдат осигурени ресурси за тяхното изпълнение. **Г-жа Василева** спомена, че подобна е била ситуацията и в началото на ОПТ, както и сега по ОПТТИ, но е ОПТТИ например са включени за финансиране само 3 проекта за пътищата от планираните в началото 7 такива.

По отношение на коментара на г-н Михайлов относно дългите административни срокове за одобрението на новата програма, **г-жа Василева** информира, че в администрацията се спазват определени правила, които са още по-строги в работата с европейски средства и по оперативните програми. Тя отново напомни, че разработваната ОПТТИ е имала няколко различни варианта и влияние върху процеса на изготвяне на документа безспорно е оказала и смяната на правителствата, тъй като с тях се променят и политиките на страната за развитие на транспортния сектор. **Г-жа Василева** отбеляза, че условията на ЕК изискват преди изпращането на ОПТТИ за одобрение в Брюксел, същата да бъде приета на национално ниво от СКУСЕС към МС. Тя допълни, че последният разработен вариант на програмата е одобрен от МС и предстои нейното изпращане до ЕК до края на м. ноември 2014 г, след отразяване на последни корекции по документа.

Във връзка с изказването на г-н Михайлов относно 4-те големи проекта, планирани за финансиране по ОПТТИ, **Г-жа Василева** отправи покана към него да присъства и на 17-то заседание на КН на ОПТ, в рамките на което Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НК СИП) ще представи детайлно подготовката на проектите за АМ „Струма“ и АМ „Хемус“. Във връзка с обсъждания метод на изграждане на АМ „Струма“ – дали ще бъде тунел или друг вариант на трасето, тя информира, че се разработват успоредно и двата варианта, като следва всеки един от тях внимателно да бъде оценен по отношение на неговата ефективност и екологичност. В момента, в който има вариант, който да е приемлив в най-голяма степен както в техническо, така и в екологично отношение и който да отговаря на всички останали изисквания – то той ще бъде приложен за изпълнение. **Г-жа Василева** обърна внимание, че това е един дълъг процес, през който следва да се премине, иначе в противен случай никой няма да е убеден, че това е най-подходящият избор. Тя акцентира, че това е изключително важен проект, тъй като още с изграждането на АМ „Люлин“ и със стартирането на строителството по останалите лотове на АМ „Струма“, държавата е поела ангажимент да завърши цялото направление и не може да си позволи да остави един слаб участък. Тя изрази съмнение, че ако не реализираме този проект, то има риск от загуба на средства, които вече са отпуснати за изграждането на останалите лотове. Това са дейности, които следват своята логика и на тази база ЕК е одобрявала предложените проекти. В заключение по темата за тунелното изграждане на участъка от АМ „Струма“, **г-жа Василева** каза, че следва да има последователност и когато сме стартирали един проект преди 7-8 години трябва да го завършим изцяло. В тази връзка се търсят и други алтернативи за проекта, които да доведат до спестяване на средства. Тя изрази съмнение, до колко е възможно да бъде постигнато спестяване в рамките на 250 млн. лв. от алтернатива на варианта за тунел на АМ „Струма“, което да даде възможност за финансирането и на друг проект по ОПТТИ.

#### Приемане на методология и критерии за подбор на операции

**Г-н Валентин Игнатов** – държавен експерт в отдел „Програмиране“, МТИТС, поясни че във връзка с функциите на КН на ОПТТИ да разглежда и одобрява методологията и критериите за подбор на операциите (както е дефинирано в чл. 110 на Общия Регламент № 1303/2013 г. и в ПМС № 79 от 2014 г.), ще представи проект на критериите за подбор и оценка на проектите по ОПТТИ, които УО възнамерява да прилага през програмен период 2014-2020 г. Той информира, че критериите са подготвени на база на разработени такива от консултантския екип, който е изготвил новата оперативна програма и съответния набор от критерии към нея. От тях УО на ОПТТИ е избрал тези, които в най-голяма степен отговарят на изискванията, заложи в чл. 125 от регламента, който задължава УО да избере критерии за оценка на проектите. **Г-н Игнатов** изрази мнение, че избраните критерии покриват основните изисквания на регламента. Той информира, че са дефинирани 2 групи критерии:

- Общи критерии, на които следва да отговарят всички проекти.
- Специфични критерии, които са заложи в отделните приоритетни оси на програмата.

Той представи 6 групи критерии: допустимост, свързаност и съгласуваност, ефективност, ефикасност и устойчивост, като отбеляза, че във всяка една от тях има допълнителни критерии.

- По отношение на допустимостта – проектното предложение следва да попада в обхвата на допустимост на съответния фонд; да отговаря на видовете транспорт, финансирани по ОПТТИ; да допринася за постигането на общата цел на приоритетната ос и да показва необходимост от финансиране.
- По отношение на свързаността и съгласуваността, в съответните проектни предложения ще се проследява дали те имат връзка с политиките на ЕС в транспорта, каквато е Стратегията „Европа 2020“; дали има връзка с основните национални транспортни политики, които са заложи в Националната програма „България 2020“, ОПТТ, Националната транспортна стратегия и други приложими и действащи към него момент политики. Също така ще се търси съответствието на проектното предложение с общите хоризонтални политики на ЕС като: опазване на околната среда, ефективното опазване на ресурсите, смекчаване на изменения на климата и адаптация към него, устойчивост при бедствия, превенция и управление на риска, равни възможности, равенство между половете, партньорство и многостранно управление, държавни помощи, обществени поръчки, конкурентоспособност и други приложими. От съществено значение е новите проектни предложения да имат връзка и последователност с изпълняваните проекти по ОПТТ 2007-2013 г. или с други оперативни програми и проекти.
- В групата на ефективността ще се търси приносът на проектното предложение към постигането на съответните цели на приоритетната ос или на инвестиционния приоритет, по който се кандидатства; ограничаването на неблагоприятното въздействие върху околната среда; социално – икономическите критерии като създаване на работни места по време на строителството и при пускането на проекта в експлоатация. Ще бъде наблюдаван индикаторът за вътрешната норма на възвращаемост на проекта (която беше спомената и от г-н Румен Михайлов на настоящото заседание) – този индикатор се изчислява по определена методология, заложи в самите проектни предложения. Ще се следи дали проектът допринася за проследяване на безопасността на транспорта. Критерият относно проектната готовност също е от значение – проектите следва да бъдат подготвени във възможно най-голяма степен, така че непосредствено след тяхното одобрение (дори е възможно и преди това) да се пристъпи към изпълнението им.
- Относно ефикасността ще се следи съотношението на заложените резултати и съответните ресурси, които са предвидени да бъдат използвани за тяхното постигане. Тук важните критерии са свързани с наличието на добър финансов,

административен и оперативен капацитет на бенефициента – тези изисквания са заложени в регламента на ЕС (1303/2013), като важно условие за изпълнението на проектите, така че задължително ще бъдат наблюдавани от УО. Други съществени критерии са оценката на финансовия план, оценката и анализа на риска – тук ще се наблюдава дали адекватно и приложимо са оценени потенциалните рискове и дали са предвидени подходящи мерки за тяхното минимизиране. Важен момент е дали графикът на проекта попада в срока на допустимост на разходи по програмата. Ще се следи дали в проектното предложение са заложени реалистични и измерими индикатори, които могат да бъдат наблюдавани както в процеса на изпълнение, така и след завършването на проекта.

- Последната група от общите критерии е по отношение на устойчивостта. Тук ще се следи за това дали в проектното предложение ясно са дефинирани партньорите в процеса на самото строителство и след това, дали става ясно кой каква отговорност носи, както в процеса на изпълнение, така и след това по отношение на поддръжката на изградената инфраструктура. Ще се търси дали проектът има доказана жизнеспособност, в т.ч. наличие на осигурени ресурси за поддържането във времето на построеното съоръжение. По отношение на устойчивостта на околната среда – тук особено внимание ще се обърне на предписанията от стратегическата екологична оценка, която е извършена на програмата.

По отношение на специфичните критерии г-н **Игнатов** информира, че те са дефинирани по приоритетните оси в самата програма и са характерни за всеки отделен вид инфраструктура.

- По приоритетна ос 1 („Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“) специфичните критерии са свързани с: привличане на пътници към железопътния транспорт; покриване на изискванията за оперативна съвместимост и за внедряване на системите за управление на движението на влаковете.
- По приоритетна ос 2 („Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“) специфичните критерии са свързани със: степента на интензивност на международния пътен трафик и припокриването на основните направления, по които се превозват товари.
- По приоритетна ос 3 („Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“) критериите са допълнително разделени, тъй като в рамките на тази ос се финансират два приоритета. По приоритетна ос 4 („Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“) има заложени два инвестиционни приоритета и съответните специфични критерии са за всеки вид, който ще бъде подпомаган.
- По приоритетна ос 5 („Техническа помощ“) също са заложени критерии, тъй като в самата програма са описани допустими дейности и мерки по оста, като проектите с които ще се кандидатства по нея, следва да имат добавена стойност за самите бенефициенти и да са допустими за обхвата на оста.

**Г-н Игнатов** информира, че е представил накратко разработените критерии, тъй като същите са детайлно описани в материалите, които са раздадени на всички членове на КН на ОПТТИ. Той обърна внимание, че критериите подлежат на разглеждане и в случай, че някой има коментари по тях, същите ще бъдат взети под внимание от УО.

**Г-жа Василева** благодари на г-н **Игнатов** и поясни за участниците в КН на ОПТТИ, че представените критерии няма да бъдат гласувани в рамките на това първо заседание. Тя обърна внимание, че всички материали, които са били презентирани ще бъдат качени на

сайта на ОПТ. Съответно ще се пристъпи към приемане на критериите едва след като бъде одобрена окончателната версия на ОПТТИ. **Г-жа Василева** информира, че УО ще започне прилагането на тези критерии при оценяването на проектните предложения едва след като бъде приет окончателният бюджет по програмата (тя спомена, че в УО вече са внесени и първите формуляри за кандидатстване за проекти по ОПТТИ, но УО все още не е пристъпил към тяхното оценяване). Тя обърна внимание, че участниците в заседанието имат възможност да дадат своите коментари и предложения за допълване или изменение на предложените критерии.

#### **Одобрение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2015 г.**

**Г-жа Василева** пристъпи към представянето на Индикативната годишна работна програма за 2015 г. (ИГРП), като поясни, че вече е представила включените в нея проекти в направената презентация за ОПТТИ. **Г-жа Василева** информира, че ИГРП е разработена съгласно изискванията на ПМС № 107 от 10.05.2014 г. Правилата предвиждат програмата да бъде официално публикувана, след което в рамките на един месец се извършва нейното предварително обсъждане, като за ИГРП това е бил периодът от 19.09. до 20.10.2014 г. В рамките на съгласувателния период не са били получени коментари, в резултата на което УО е преценил, че няма възражения по програмата и същата е била изпратена за съгласуване от СКУСЕС на 23.10.2014 г. Самото представяне и одобрение от СКУСЕ се е състояло на 17.11.2014 г.

**Г-жа Василева** поясни, че в разработената ИГРП за 2015 г. са включени 4 големи проекти, за които е преценено, че имат най-голяма готовност и за които е възможно да бъдат подадени формуляри за кандидатстване (ФК) в рамките на 2015 г. Тя допълни, че през 2015 г. ще се работи по подготовката и на други проекти, извън тези, които са включени в ИГРП.

**Г-жа Василева** представи кратка информация за готовността на всеки един от проектите:

- „Рехабилитация на железопътната линия „Пловдив -Бургас“, Фаза 2“ – проектът е в достатъчна проектна готовност, като към него момент се извършва проектирането и дори има готовност за стартиране на някои от участъците. Индикативната дата за подаването на формуляра за кандидатстване е около средата на 2015 г.
- „АМ „Струма“, Лот 3 „Благодеевград -Сандански“ – ФК съгласно плана на НК СИП ще бъде подадена през м. март 2015 г. **Г-жа Василева** допълни, че предвид голямата инвестиционна стойност, сложността и различната степен на готовност на отделните участъци по проекта, се очаква за него да бъдат подадени 3 отделни ФК. Тази опция е обсъдена и с представителите на ЕК и към него момент те са дали своето неформално съгласие ФК да бъде процедуриран по този начин. Това е важен технически елемент от изпълнението на проекта, който ще даде възможност за неговото поэтапно стартиране и финансиране, без да се налага да се изчаква одобрението на цялостен ФК.
- АМ „Хемус“ (от Ябланица до разклон с път Е-85 „Русе- Велико Търново“) – по отношение включването на този проект в ИГРП за 2015 г., **г-жа Василева** напомни, че ИГРП е била изготвена и одобрена преди извършването на последните промени в ОПТТИ, където към него момент остава изпълнението само на един пътен проект – този за АМ „Струма“. Тя информира, че проектът за АМ „Хемус“ се подготвя в рамките на ОПТ и за него също има готовност за подаване на ФК и дори за стартиране на тръжни процедури за строителство през 2015 г. В тази връзка **г-жа Василева** каза, че в зависимост от варианта, който ще се избере за строителството на АМ „Струма“, ще се прецени дали ще има достатъчно спестени средства, за да се предложи изпълнението на част от АМ „Хемус“ в новата ОПТТИ.
- В ИГРП за 2015 г. е включен и проектът за „Изграждане на трети метродиаметър на метрото в София“.

**Г-жа Василева** заключи, че това са 4-те проекта, които имат достатъчна проектна готовност, разработват се и ФК, като за някои от тях се готвят дори търговете за строителство.

**Г-жа Василева** даде думата за въпроси и коментари, като предложи да не бъде провеждана дискусия относно това защо АМ „Хемус“ е включена в ИГРП за 2015 г., след като я няма в последната версия на ОПТТИ. Тя напомни, че очакваме ОПТТИ да бъде одобрена с включен 1 пътен проект – този за АМ „Струма“, въпреки това не може да бъде спряна подготовката на проекта за АМ „Хемус“, който също е приоритетен и при достатъчна проектна готовност ще бъдат потърсени механизми за финансирането му - планира се да бъдат проведени преговори и с Европейската инвестиционна банка.

**Г-жа Василева** предложи за гласуване и приемане на ИГРП за 2015 г. **Нямаше отправени възражения и ИГРП беше приета.**

### **Представяне на информация за Националната комуникационна стратегия и годишния план за действие за мерките по информация и комуникация по ОПТТИ**

**Г-н Николай Дечев** – началник на отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, МТИТС, представи накратко новите мерки в сферата на публичността за ОПТТИ в сравнение с предишния програмен период. Той обърна внимание, че общите цели на Националната комуникационна стратегия 2014–2020 (НКС), се определят от гледна точка на популяризиране на ролята на Европейския съюз и информирание за възможностите за финансиране по програмите. Основният фокус през програмен период 2014-2020 г. е осигуряването на прозрачност в процеса на изпълнение и управление на програмите. Част от тази комуникационна дейност е насочена към вътрешните целеви групи, част от които е и самият Комитет за наблюдение. Съставът на КН се базира на принципа на партньорство и в рамките на провежданите заседания ще бъдат разглеждани и обсъждани всички важни въпроси от напредъка на програмата, като ще бъдат споделяни различни гледни точки. Друг основен елемент от НКС е изграждането и поддържането на високо обществено доверие към процесите по изпълнение и управление на Споразумението на партньорство и програмите.

Комуникационната стратегия е национален документ, който включва седемте оперативни програми и дейностите са разпределени на общо ниво за всички програми. Тези дейности се изпълняват от Централния информационен офис (ЦИО) към администрацията на МС и отделно на ниво оперативна програма от управляващите органи. Бенефициентите по ОПТТИ ще изпълняват дейности по публичност, тъй като проектите по програмата попадат в категорията големи проекти от над 50 млн. евро, за които се предвижда специална регулация на публичността. Той обърна внимание, че идеята за този програмен период за публичността е да се постигне синергичен ефект, т.е. оперативните програми да действат заедно, в синхрон и така да се постигне по-ефективно разходване на ресурсите. **Г-н Дечев** информира, че в тази връзка логото и слогана за програмен период 2014-2020 г. (така както са заложили в НКС) са едни за всичките оперативни програми, като обърна внимание, че все още НКС не е официално приета от КН на Споразумението за партньорство. Едва след това, изпълнението на НКС ще премине към управляващите органи, които следва да изготвят годишни планове за изпълнение на мерките по публичност.

**Г-н Дечев** представи целевите групи на ОПТТИ, като обърна внимание, че за ОПТТИ те са по-опростени, тъй като бенефициентите са предварително избрани. Те също следва да бъдат информирани, но също така имат отговорности по публичност. Напомни, че в програмен период 2007-2013 г. УО изпълнява стриктно плана за обучение на бенефициентите по публичност, като се цели да бъдат повишени техните знания в областта на мерките за информация и публичност. Основната целева група на ОПТТИ ще бъде отново широката общественост, която е една много голяма и трудна формулируема група

и вече включва не само гражданите на България, но и тези на ЕС, предвид развитието на информационните технологии, интернет и интерактивността в комуникацията. Друга целева група са органите за управление на европейските средства, включително и КН на ОПТТИ като един от най-важните органи, контролиращ изпълнението на нашата програма. Целева група са и медиаторите – това са основно медиите, с помощта на които УО успява да достигне до широката общественост, да популяризира програмата и в тази връзка са много важен елемент в дейностите по публичност.

**Г-н Дечев** информира, че потенциалните комуникационни канали на ОПТТИ 2014-2020 са сравнително стандартни и са добре разработени към него момент – това са медиите (електронни, печатни, онлайн); мрежата от 28 информационни центъра; директната комуникация (събития, информационни дни, семинари, обучения и други); външна реклама (билбордове, плакати и др.); интернет. Той акцентира, че се работи активно в посока популяризиране на програмата и през интернет платформи и даде пример с направения канал за ОПТ в YouTube, който се е оказал много ефективен и е имало голям брой гледания на качените там видео материали. Подчерта, че новите форми на комуникация са много ефективни, тъй като с почти нулев ресурс се достига до голям брой хора. Отбеляза, че това, което е характерно за ОПТ е, че комуникацията е добра, когато има постигнати резултати по програмата. Той изрази адмирации към бенефициентите, които реализират едни от най-сложните проекти в сравнение с другите оперативните програми, и когато бъдат постигнати резултати по тях нагласата на обществото е много позитивна.

**Г-н Дечев** отново напомни, че за новия програмен период се планира да има едно лого, единна информационна кампания и мрежа от 28 областни информационни центрове - те са започнали работа от няколко години в областните градове и всъщност това са служители на пряко подчинение на ЦИО към администрацията на МС, които запознават местните жители, включително и потенциални бенефициенти с всички оперативни програми. Поясни, че това е един добър информационен канал, като към него момент чрез него са били разпространени брошури по ОПТ и се планира в бъдеще да бъдат предоставяни рекламни материали и по ОПТТИ.

**Г-н Дечев** акцентира, че друг отличителен елемент на новия програмен период е общият портал, който е много важен за всички оперативни програми и е застъпен в регламента. Той информира, че към него момента все още не е взето официално решение дали всяка оперативна програма ще има отделен сайт или ще има един общ портал с отделни секции за всяка оперативна програма. **Г-н Дечев** отбеляза, че социалните мрежи са също много силен инструмент, който ще се използва активно и за популяризиране на ОПТТИ. През програмен период 2014-2020 г. мерките по публичност по всички оперативни програми ще имат един, централизиран мониторинг, както и ще бъдат извършвани статистически оценки за тяхната ефективност от администрацията на МС.

**Г-н Дечев** отбеляза, че към него момент в НКС е заложен текст, който предвижда всяка календарна година Управляващият орган да изготвя годишен план за действие за следващата година, който ще се одобрява от ръководителя на УО и неговото изпълнение ще се докладва пред КН. Все още се разработва образец на годишен план за действие, който следва да бъде одобрен от КН на Споразумението за партньорство, след което УО на ОПТТИ ще изготви и одобри свой годишен план, който ще бъде комуникиран към всички членове на КН чрез интернет страницата на ОПТ. Той обърна внимание, че ще се използва интернет страницата на ОПТ, в която е направена отделна секция за ОПТТИ и в нея вече се публикува информация по програмата, като се планира старият сайт да бъде доразвит.

В заключение **г-н Дечев** представи графика от извършено представително национално проучване, което показва какъв вид реклама по проектите би направила най-силно впечатление на интервюираните. Той направи извода на база на получените резултати, че характера на ОПТ и ОПТТИ е такъв, че визуалното възприемане явно е най-предпочитано от хората, тъй като 66% от тях са отговорили, че най-силно впечатление би им направила

излъчена реклама по телевизията. Проведени разговори с ЦИО да се направи нулево замерване за новия програмен период, като отново се включат въпроси относно начина, по който да се комуникира информацията по програмите, като е възможно да има разделение на инфраструктурни програми и такива с хоризонтален характер. **Г-н Дечев** отбеляза, че индикативният бюджет за изпълнението на мерките за информация и комуникация за ОПТТИ е около 2 млн. евро, като акцентира, че е важно да има равномерно разпределение на средствата през годините, така че да се осигури едно постоянно покритие на тези дейности.

**Г-жа Василева** благодари на г-н Дечев за интересното представяне и обобщаване на бъдещите мерки по отношение на информацията и публичността, след което даде думата за заключителни въпроси и коментари.

**Г-н Румен Михайлов** (БАИТС) отбеляза, че в рамките на проведеното първо заседание на КН на ОПТТИ няколко пъти е било споменато колко е важна ролята на новия КН, но в края на сесията, той не е убеден в тази съществена роля и пожела в следващите заседания това да се промени. Той благодари на г-жа Василева за отправената покана да присъства на заседанието и на КН на ОПТ, но каза, че няма да има възможността да остане, тъй като му предстои да участва в телеконференция с ITS Холандия. Той поясни, че в рамките на срещата ще бъде представено какви дейности изпълнява холандското Министерство на транспорта и изрази мнение, че холандският министър на транспорта има визията и амбициите Холандия да бъде водеща и да участва активно в разработването на така наречените „self-driving vehicles“ (превозни средства без водач). **Г-н Михайлов** сподели, че хората в Холандия творят, но и създават атмосфера за творчество и на други организации от неправителствения сектор, агенции и т.н. Имат високи цели и се опитват да постигнат иновативност и творчество. Той изрази съжаление, че не чувства подобна атмосфера и тук в България, и даде пример как в една книга - „Закона на Паркинсон“ се разказва за една администрация, която започва да обслужва сама себе си. **Г-н Михайлов** изрази мнение, че сякаш и в България, и в ЕК администрацията работи така. Той отново се върна на темата за изграждането на тунел при АМ „Струма“ и по-конкретно на думите на г-жа Василева, че този проект се явява продължение на АМ „Люлин“ и изрази надежда, че качеството на строителство на новата магистрала няма да е толкова лошо като това при тунела на АМ „Люлин“. **Г-н Михайлов** призова да имаме енергия, вдъхновение и искра, за да вървим напред.

**Г-жа Василева** помоли да се приключи темата за тунела на АМ „Струма“, тъй като тепърва ще се дискутира дали е необходим тунел или не, на каква цена да бъде и т.н. По отношение на направения коментар от г-н Михайлов относно иновациите в Холандия, **г-жа Василева** акцентира, че в направената от нея презентация за новата програма е бил включен и слайд посветен на иновациите, иновативните проекти, информационните системи. Тя изрази мнение, че това са все проекти от ново поколение, които ще бъдат финансирани по приоритетна ос 4, която разполага с бюджет от около 68 млн. евро. **Г-жа Василева** припомни, че в ОПТТИ са включени и два нови бенефициенти – ГД ГВА и ИАМА и предвид новите членове в КН на ОПТТИ, тя изрази надежда, че всички ще помагат и ще дават добри идеи в хода на изпълнение на новата програма. Тя отново напомни, че критериите за проектите по ОПТТИ са много и разнообразни и дават много възможности. Във връзка с коментара на г-н Михайлов относно работата на администрацията, **г-жа Василева** поясни, че УО полага много усилия за да работи ефективно, но за съжаление има много правила и процедури, които трябва да се спазват, за да могат операциите и проектите да приключат успешно.

### Закриване на заседанието

Г-жа Василева благодари на всички участници в първото заседание на КН на ОПТТИ за проявеното търпение и за активното участие. Изрази надежда, че при провеждането на следващия КН, новата ОПТТИ вече ще бъде одобрена, така че заседанието да се фокусира изцяло върху окончателните проекти включени в нея. Тя припомни, че неведнъж се е споменавало, че оперативната програма за транспорт не може да разреши всички проблеми, както и не може да обхване всички проекти и несъвършенства на транспортния сектор. Тя акцентира, че с бюджета и силите на настоящата администрация, УО прави всичко възможно, за да работи добре.

Г-жа Василева благодари отново на всички за участието и пожела на добър път на новата програма.

### **Взети решения**

1. КН на ОПТТИ прие процедурни правила за работа
2. КН на ОПТТИ одобри ИГРП за 2015 г.

София, 13.01.2015 г.

**Председател на КН на ОПТТИ и  
Ръководител на УО на ОПТТИ:**

  
/Ив. Московски/

**Директор на дирекция „Координация на  
програми и проекти” и  
Заместник-ръководител на УО на ОПТ:**


  
/Г. Василева/

**Проверен от:**

 Н-к отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПШ

/Н. Дечев/

**Изготвен от:**

Женя Петкова – старши експерт, дирекция КПШ: 

Васил Станев – старши експерт, дирекция КПШ: 