

СПРАВКА

на постъпилите становища към версия 1.0 на
Насоки за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”
2014-2020 г.

Изготвил становището	Предложение	Приема/ не приема предложението	Мотиви за неприемане на предложението
<p>Силвия Горанова, АБАТИ АД sylvia.goranova@abbaty.com</p>	<p>Текстът по-долу трябва да се изтрие, защото само ще внесе объркване. Когато експерт от УО регистрира в системата проектно предложение, подадено „на хартия“, той въвежда 10-цифрения код от декларацията, с която се подава проектното предложение. Останалото не е нужно.</p> <p>Текст, който трябва да отпадне: <i>„При подаване на проектни предложения на хартиен носител (от кандидат не притежаващ КЕП) се попълва формуляра за кандидатстване в системата ИСУН 2020, след което попълнения ФК се разпечатва и подава в УО на ОПТТИ с копие на електронен носител (във формат, генериран от системата).“</i></p>	<p>Приема се.</p>	<p>Отразено е в текста на т. 18. „Подаване на проектните предложения“ на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.</p>
<p>Министерство на финансите – дирекция „Държавни помощи и реален сектор“</p>	<p>1. По отношение на задължението на Управляващия орган (УО) да извършва предварителна оценка за наличие на държавна помощ – тест за държавна помощ за всеки проект по програмата, считаме за подходящо по-ясно да се посочи въведения алгоритъм от въпроси, на които всеки бенефициент следва да отговаря. За целта, биха могли да се използват въпроси, подобни на предложените в Приложения № 1 и № 2 към Становището на МФ) или Формата за ранен контакт с Министерство на финансите, която предстои да бъде одобрена.</p> <p>2. Също така, с цел гарантиране на правилно извършване на оценката за наличие на държавна помощ и за съвместимост на същата, предлагаме в Насоките да се</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. – <i>добавен е текст, в който е включена препратка към Приложения № 1 и № 2 към Становището на МФ (Приложение 07).</i></p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна</p>

	<p>включи текст, с който да се реферира към раздела за държавните помощи в Процедурния наръчник, където се съдържа повече информация и пояснения относно понятието „държавна помощ“ и критериите за извършване на съответните оценки.</p> <p>3. В случай на предварително ясни и точно определени цели и размери на планираните мерки, предлагаме да се обмисли дали не би било подходящо в Насоките да се определят конкретните възможности за приложимите режими по държавните помощи, съобразно параметрите на мярката, за която бенефициентът кандидатства.</p> <p>4. В текста на т. 2), б. „б“ на стр. 32 се посочва, че когато мярката попада в обхвата на ОРГО или друг акт на Европейската комисия (ЕК) за групово освобождаване, напр. Регламент 1370/2007 г. или Решение за УОИИ, прилагането на същата трябва да бъде одобрено от министъра на финансите по предвидения в чл. 9 от ЗДП ред. Следва да се има предвид, че съгласно същата разпоредба, в случаите, когато помощта попада в обхвата на групово освобождаване, администраторът на помощ предварително съгласува с министъра на финансите планираната държавна помощ. В тази връзка предлагаме текстът да се прецизира, като думите „трябва да бъде одобрено от“ се заменят със „се съгласува с“.</p> <p>5. При осъществяването на последващите етапи от предоставянето на безвъзмездна финансова помощ (БФП) по програмата следва да се има предвид следното:</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	<p>инфраструктура” 2014-2020 г. -добавен е текст в т. 14. „Приложим режим на държавни помощи“.</p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.- добавен е текст в т. 11. „Дейности, допустими за финансиране по ОПГТИ. “</p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.- <i>текста е променен съгласно препоръката.</i></p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна</p>
--	---	---	---

	<p>След идентифицирането на приложимия режим по държавните помощи следва по-ясно да се посочи, че отговорността е на УО мярката да бъде разработена в пълно съответствие със специфичните критерии за съвместимост, съобразно приложимата нормативна база.</p> <p>6. Обръщаме внимание на факта, че съгласно ПМС № 107/2014 г. заложеният срок за оценка на всяко проектно предложение, включваща и оценка за съвместимостта му с правилата за държавните помощи, е определен на 90 дни от датата на подаването му, както и че при нотификационна процедура пред ЕК за предоставяне на помощ, срокът за вземане на решение от ЕК относно съвместимостта на мярката е в рамките на два месеца от получаването на цялата необходима информация (пълно уведомление) съгласно Регламент № 659/1999 г. В тази връзка предлагаме УО да предвиди:</p> <ul style="list-style-type: none"> • процедура за ранен контакт с МФ с цел спазване на регламентираните срокове, както е посочено в Процедурния наръчник; • адекватни срокове за осигуряване на допълнителна информация по мерките, в случай че ЕК изиска такава; • ангажимент за изпълнение на всички условия, в т.ч. и допълнително поставени, по решения на ЕК или становище на МФ. 	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	<p>инфраструктура” 2014-2020 г.- <i>добавен е текст.</i></p> <p>Такава процедура е разписана в т. 9 от процедурния наръчник на УО за управление и изпълнение на ОПТТИ.</p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. -<i>добавен е текст в т. 14. „Приложим режим на държавни помощи“.</i></p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. -<i>добавен е текст в т. 14. „Приложим режим на държавни помощи“.</i></p>
--	---	--	--

	<p>7. В допълнение, препоръчваме на стр. 23, след „с МФ“, да бъде добавен текста, „когато е приложимо“.</p> <p>8. В заключение, обръщаме внимание на важността от създаване на механизъм за предварителен, текущ и последващ контрол от страна на УО, с който същият да гарантира във всеки един момент от процеса на предоставянето на БФП, че мерките по програмата са финансирани в пълно съответствие с правилата за държавните помощи.</p> <p>9. В тази връзка, предлагаме на подходящо място в Насоките за кандидатстване да бъде добавено и че предоставянето на държавна/минимална помощ, която не отговаря на всички изисквания на приложимия режим по държавните/минималните помощи, представлява неправомерна държавна помощ/незаконосъобразна минимална помощ, което от своя страна е основание за нейното възстановяване от получателя на помощта. Отговорността за възстановяването на такива помощи е на администратора на помощта.</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.- <i>добавен е текст в т. 11. „Дейности, допустими за финансиране по ОПТТИ.“</i></p> <p>В т. 11 от процедурния наръчник на УО за управление и изпълнение на ОПТТИ е поел ангажимент за осигуряване на предварителен, текущ и последващ контрол от страна на УО</p> <p>Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. - <i>добавен е текст в т. 14. „Приложим режим на държавни помощи“.</i></p>
<p>Национална компания „Железопътна инфраструктура“</p>	<p>1. В таблицата на стр.6, т. 2 ДП НКЖИ да се добави като конкретен бенефициент на ОПТТИ</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Отразено е в т. 2 „Приоритетни оси и конкретни бенефициенти“ на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.</p>
	<p>2. На стр. 21, в т. 11 „Дейности, допустими за финансиране по ОПТТИ“, приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ е записано: „Дейности, насочени към укрепване и повишаване на административния</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., следва да съответстват на одобрената</p>

капацитет на Управляващия орган и бенефициентите по ОПТТИ: осигуряване въвеждането на мотивационна схема за служителите на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата за извършване на работа и полагане на извънреден труд по управление и изпълнение на дейностите, във връзка със Структурните и Кохезионния фондове; обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите - в съответствие с разработените национални правила". Този текст влиза в противоречие с текста на стр. 25, в т. **12 „Категории разходи допустими за финансиране по ОПТТИ“**, където е записано следното: „Разходите за възнаграждения на служителите за изпълнение на дейности във връзка с подготовката, управлението, координацията, мониторинга, оценката, информацията и контрола на ОПТТИ се считат за допустими за финансиране по техническа помощ за служителите от Управляващия орган, при условие, че дейностите са определени в длъжностите характеристики и/или в договорите за назначаване на служителите.“ Текстовете по-надолу, които визират допустимост на разходи за възнаграждения се отнасят за „служителите от централната и териториалната администрация на изпълнителната власт“ и изискват „налице е сключен договор за услуга със служител за изпълнение на дейности по управление и изпълнение извън установените му по служебно или трудово правоотношение работно време и задължения“, както и че „размерът на часовата ставка на възнаграждение на служител за изпълнението на дейности по управление и изпълнение на операции следва да не превишава размера на възнаграждение на часова база, което лицето получава за изпълнение на дейности по основното си служебно или трудово

ОПТТИ и на действащата нормативна база. Тестовете в насоките на стр. 21, в т. 11 „Дейности, допустими за финансиране по ОПТТИ“ и на стр. 25, в т. 12 „Категории разходи допустими за финансиране по ОПТТИ“, съответстват съответно на т. 2.Б.6.1. „Описание на действията, които ще получат подкрепа, и на очаквания принос за постигането на специфичните цели“ (стр. 97 – приоритетна ос 5 „Техническа помощ“) от одобрената програма и на чл. 11 и чл. 12 от ПМС 119 от 20.05.2014 г. Текстовете не си противоречат, тъй като както е заложено в програмата дейностите за осигуряване въвеждането на мотивационна схема на конкретните бенефициенти са допустими за финансиране по ОПТТИ,

	<p><i>правоотношение. Лицата не може да отчитат повече от 80 часа месечно във връзка с управлението и изпълнението на всички проекти, в които участват“.</i></p> <p>Искаме да отбележим, че НКЖИ е конкретен бенефициент по ОПТТИ, но служителите в нея не са служители от централната и териториалната администрация на изпълнителната власт.</p> <p>Предложение: Следва да бъде допълнено, че текстът на стр. 25 в т. 12 е приложим и за конкретните бенефициенти на ОПТТИ (в частност НКЖИ, чиито служители не са служители от централната и териториалната администрация на изпълнителната власт).</p>		
Национална компания „Железопътна инфраструктура“	<p>3. На стр. 30, в т. 14 <i>„Приложим режим на държавни помощи“</i>, първото изречение е написано: <i>„При кумулативното (едновременно) изпълнение на всичките пет критерия се приема, че е налице ДП, както е показано на схемата по-долу.“</i></p> <p>Коментар: По-долу в текста на насоките няма приложена схема.</p>	Приема се.	Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. - редактиран е текста в т. 14. <i>„Приложим режим на държавни помощи“</i> .
	<p>4. На стр. 30, в т. 14 <i>„Приложим режим на държавни помощи“</i>, второто изречение е написано: <i>„Ако в резултат от теста за ДП предварителното заключение е, че проектното предложение съдържа ДП, предварителната оценка с проверка дали тази помощ на попада в обхвата на съвместимите с вътрешния пазар помощи.“</i></p> <p>Коментар: Смисълът на описаната процедура е неясен.</p>	Приема се.	Отразено е в текста на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. - редактиран е текста в т. 14. <i>„Приложим режим на държавни помощи“</i> .
	<p>5. На стр. 34, в т. 15 <i>„Хоризонтални политики“ - Равни възможности и недопускане на дискриминация</i>, последната подточка е записано: <i>„в годишните доклади за напредъка на проектите на релевантна според бенефициентите, информация за приноса на същите към прилагането на принципа на равнопоставеност, недискриминация и достъпност.“</i></p> <p>Предложение: В началото на изречението да се добави</p>	Приема се.	Отразено е в т. 15 <i>„Хоризонтални политики“</i> на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

	думата „Включване...“.		
Национална компания „Железопътна инфраструктура“	<p>6. На стр. 48, в т. 20.1. „Проверка за административно съответствие и допустимост“, „Проверка на допустимост“, в подточка 2 са посочени основните стратегически документи, за постигането на чиито цели проектът трябва да допринася. Между тях е НПР БГ 2020, но в насоките е записано „НПР БГ 202032“.</p> <p>Предложение: Да се посочи коректно името на стратегията НПР БГ 2020.</p>	Приема се.	Техническата грешка в т. 20.1. „Проверка за административно съответствие и допустимост“ на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
	<p>7. На стр. 55, в т. 21. „Ревизиране на проектно предложение“, изречение второ е записано: „Оценката на проектите предложения, включваща оценка на „административното съответствие и допустимостта“ и „техническа и финансова“ оценка се извършва в ИСУН 2020 в срок до 90 дни от датата на подаването им (чл. 28, ал. 3 от ПМС № 107 от 10.05.2014 г.)“. Това изискване влиза в противоречие със записаното по-долу в предпоследното изречение: „В случай, че непълнотите и/или нередовностите по проектното предложение не са отстранени в срок до 80 дни от датата на първоначалното му подаване и/или проектното предложение не е представено ревизирано, проектното предложение може да се счита за отхвърлено. При определяне на срока за ревизиране на ФК следва реалистично да се оцени времето, което е необходимо за отстраняване на непълнотите и/или нередовностите на проектното предложение, както и указаните по-горе срокове.“. След като оценката се провежда в срок от 90 дни от датата на подаване на предложението, не е възможно евентуалите непълноти и/или нередовности, установени в резултат на оценката да бъдат отстранени в срок, по-кратък от срока на оценка.</p> <p>Предложение: Изискването за срок за корекция на проектното предложение да бъде в съответствие със срока за оценка на същото.</p>	Не се приема.	В срока за оценка от 90 дни оценителната комисия следва да извърши пълна оценка на проектите предложения, включваща оценка на „административното съответствие и допустимостта“ и „техническа и финансова“ оценка. В случаи на установени в процеса на оценка непълноти и/или нередовности на проектното предложение, то може да бъде връщано мотивирано на конкретния бенефициент, като се посочва срок за отстраняването им. Срокът за отстраняване на непълноти и/или нередовности на проектното предложение се определя от оценителната комисия индивидуално за всяко проектно предложение, определен на база реалистична оценка на времето необходимо за отстраняването им. Тази процедура може да бъде повторена няколкократно. След представяне на всяко следващо ревизирано проектно предложение оценителната комисия следва да извърши отново преглед и проверка за установяване на това дали са отстранени непълнотите и/или нередовностите. С цел приключване на

			работата на оценителната комисия в законово установените срокове и предвид, че тази процедура изисква технологично време за този процес е отделено допълнително време.
Министерство на финансите	1. В първата колона от таблицата на стр. 12 е необходимо номерата на включените специфичните цели да бъдат коректно посочени.	Не се приема.	Номерата на специфичните цели са съгласно одобрената от ЕК програма. Специфичните цели (СЦ) са номерирани автоматично от системата SFC под № 1, по двете избрани по ОПТТИ тематични цели № 7 и № 4. СЦ 1 „Увеличаване на използването на метро“, която е по тематична цел 4 (ТЦ 4) - Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори, и СЦ 1 „Увеличение на използването на интермодален транспорт“ по по тематична цел 7 (ТЦ 7) „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет в ключови мрежови инфраструктури“.
	2. В секция 12 от Насоките, на стр. 23, предлагаме в първия абзац израза „а именно“ да бъде заменен с израза „в това число“, като по този начин се избягва необходимостта от стриктно и изчерпателно цитиране на приложимото законодателство;	Приема се.	Отразено в т. 12. „Категории разходи, допустими за финансиране по ОПТТИ“ на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
	3. На стр. 27, в първия абзац на част Детайлни правила за допустимост на разходите по ОПТТИ, е необходимо към изброените релевантни членове от ПМС 119/2014 г. да се допълни и член 31, който касае тази част и е цитиран по-надолу в текста	Приема се.	Отразено в т. 12. „Категории разходи, допустими за финансиране по ОПТТИ“ на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
	4. В точка 2 на стр. 51 предлагаме цитираните „ДФ“ да се разпишат като „указания на министъра на финансите във връзка с прилагане на оперативните програми, съфинансирани от Европейския фонд за регионално	Приема се.	Отразено в Списъка на съкращенията на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

	<p>развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Инициативата за младежка заетост и Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица на Европейския съюз“, или абривиатурата „ДНФ“ да се включи в Списъка на съкращенията със съответно предложени обяснителен текст</p>		
	<p>5. На база на натрупания опит при изпълнението на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. предлагаме Управляващият орган да обмисли включване на изискване към бенефициента при подаване на проектното предложение да представя оценка на необходимостта от предварителни съгласувателни действия във връзка с възможни пресичания с друга вече изградена или в проект на изграждане инфраструктура (напр. между пътната и железопътната инфраструктура). Такава оценка ще даде възможност своевременно да се предприемат мерки за съгласуване на евентуалните „конфликтни“ точки между съответните компетентни институции и да се минимизира риска от забавяне изпълнението на проекта в бъдеще.</p>	<p>Приема се.</p>	<p>Отразено в 17.4. „Съпътстващи документи към ФК“ на Насоките за кандидатстване по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.</p>