

**ОБОСНОВКА  
ЗА  
КОНЦЕСИЯТА ЗА СТРОИТЕЛСТВО НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ  
СЪС ЗИМОВНИК – РУСЕ, ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН  
ТРАНСПОРТ**

**СЪДЪРЖАНИЕ**

I. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА .....	3
II. ПРАВНИ И ФАКТИЧЕСКИ ОСНОВАНИЯ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА (ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА).....	6
1. Правни основания за възлагане на концесията: .....	6
2. Фактически основания за възлагане на концесията: .....	7
III. ВИД НА КОНЦЕСИЯТА. ПРЕДМЕТ И ОБЕКТ НА КОНЦЕСИЯТА, НА КОНЦЕСИОННАТА ТЕРИТОРИЯ И НА ПРИНАДЛЕЖНОСТИТЕ КЪМ ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯ. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ И ОТБРАНАТА НА СТРАНАТА, ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ, ЗОНИ И ОБЕКТИ И ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД.....	9
1. Вид на концесията.....	9
2. Предмет на концесията.....	11
3. Обект на концесията. Концесионна територия. Принадлежности към обекта на концесията.....	12
IV. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ И ОТБРАНАТА НА СТРАНАТА, ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ, ЗОНИ И ОБЕКТИ И ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД.....	14
1. Приложими разпоредби от ЗК .....	14
2. Съответно приложим общ правен режим.....	15
V. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ .....	28
VI. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА КОНЦЕСИЯТА, ВКЛЮЧИТЕЛНО МАКСИМАЛНИЯ СРОК НА КОНЦЕСИЯТА..	44
1. Прогнозна стойност на концесията: .....	44
2. Икономически баланс на концесията и разпределение на рисковете:.....	46
3. Концесионно възнаграждение: .....	48
4. Срок на концесията: .....	50
VII. УСЛОВИЯ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА.....	51
VIII. ПРОГНОЗНИ ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ.....	55
1. Открита процедура.....	55
2. Юридически конструкции за участниците в процедурата.....	56

3. Юридически конструкции при сключване на концесионния договор.....	58
4. Влизане в сила на Договора за концесия. ....	58
IX. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА ПОД ФОРМАТА НА БЕЗВЪЗМЕЗДНА ФИНАНСОВА ПОМОЩ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗХОДИ ЗА КОНЦЕСИЯТА ЧРЕЗ ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ .....	59

Обосновката за концесия за строителство на обект „Пристанищен терминал със зимовник- Русе, част от пристанище за обществен транспорт Русе“ – публична държавна собственост е съставена на основание чл. 58 от Закона за концесиите.

Обосновката е резултат от подготовителните действия, осигурени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, концедент съгласно чл. 117г от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, във връзка с чл. 39, ал. 1 от Закона за концесиите. В хода на подготовителните действия министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е възложил, в резултат на което са изготвени технически, финансово-икономически, правен и екологичен анализ. Обосновката е съставена въз основа на изготвените концесионни анализи и нейната основна цел е да мотивира законосъобразността и целесъобразността на концесията и на решението за откриване на процедурата.

## **I. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА**

1. Откриването на процедура за определяне на концесионер на Пристанищен терминал със зимовник-Русе съответства на стратегическите приоритети на транспортния сектор, заложен в **Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.**, одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Именно чрез привличане на частни инвестиции във водния транспорт ще се осигури ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура чрез адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Чрез отдаването на отделни терминали на концесия се цели превръщането на националната транспортна система и в частност на пристанищната система в модерна, безопасна и сигурна инфраструктура, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт. Чрез концесията ще се осигури постигане и на други цели на политиката в транспортния сектор, като постигането на икономическа ефективност, развитието на устойчив транспортен сектор и подобряване на регионалното и социално развитие.

2. Предоставянето на концесия на Пристанищен терминал със Зимовник-Русе е предвидена като изрична Мярка 706 от Приоритет 46 „Привличане на инвестиции и професионално управление на транспортната инфраструктура и съоръжения“ в **Програмата за управление на Правителството на Република България за периода 2017 – 2021 г.**

3. Откриването на процедурата за възлагане на концесия на пристанищен терминал със зимовник-Русе е в съответствие с утвърдените със **Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.** приоритети на правителството за:

**3.1.** изграждане и ефективно поддържане, интегриране, модернизация и развитие на националната транспортна инфраструктура;

- 3.2.** интегриране на българската транспортна система в европейската;
- 3.3.** прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар и осигуряване на добра бизнес среда;
- 3.4.** осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор;
- 3.5.** ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- 3.6.** постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.

**4.** Концесията за строителство на Пристанищен терминал със зимовник-Русе е включена в **Плана за действие за държавните концесии за периода 2021 г. - 2027 г. (Приет от Координационния съвет по концесиите чрез процедура за неприсъствено приемане на решение, проведена в периода 04 декември 2020 г. - 11 декември 2020 г., одобрен от Министерския съвет на заседание, проведено на 20.01.2021 г., публикуван в Националния концесионен регистър и Актуализиран план за действие за държавните концесии за периода 2021 - 2027 г., приет от Координационния съвет по концесиите чрез процедура за неприсъствено приемане на решение, проведена в периода 08 февруари 2021 г. - 15 февруари 2021 г., одобрен от Министерския съвет на заседание, проведено на 17.02.2021 г.)** С това е изпълнено изискването на чл. 45, ал. 5 от Закона за концесиите за откриване на процедура за определяне на концесионер, само когато процедурата е включена в плана за действие за държавните концесии.

**5.** В допълнение към горното, специфичните цели на настоящата концесия включват, но не се ограничават до:

**5.1.** изграждане (проектиране и изпълнение на строеж) на пристанищен терминал - част от пристанище за обществен транспорт - Русе, на чиято територия ще могат да се извършват услуги по чл. 117а, ал. 2 и ал. 4, т. 1, във връзка с чл. 116, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗМПВВПРБ и в който са създадени условия за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник, със средства и на риск на концесионера и неговото управление и поддържането на риск на концесионера в експлоатационна годност за срока на концесията;

**5.2.** предоставяне на качествени и разнообразни пристанищни услуги, свързани със създаването на необходимата организация за обслужването на временно престояващите кораби и обработването на товари, с цел създаване на товарооборот и превръщането на концесионния обект в сигурен, удобен, привлекателен и целогодишно печеливш транспортен център;

**5.3.** поддържане и разширяване на системите за сигурност и безопасност в района на пристанищния терминал съгласно действащото законодателство;

**5.4.** осигуряването на съответствие на пристанищните дейности и услуги с международните и националните изисквания за опазване на околната среда;

**5.5.** увеличаване и разнообразяване на съпътстващите дейности, включително търговските и рекламните дейности в района на обекта на концесия;

**5.6.** създаване на подходяща инвестиционна и бизнес среда за развитие на

други икономически сфери в района на концесията чрез осигуряване на:

- възможност чрез търсенето на квалифицирана работна ръка в пристанищния терминал да се подобри пазарът на труда и да бъдат задържани част от младите и образовани хора в региона;
- възможност за подобряване материалното състояние на заетите на пристанищния терминал;
- възможност за създаване на добра реклама на Русе като добре развит транспортен и промишлен център;
- възможност за засилване на конкуренцията между пристанищата в региона;
- механизъм за взаимодействие с други държавни органи: митница, ветеринарен и медицински контрол, паспортен контрол, гражданска отбрана, сигурност, екология и други.

**6.** За пълнота на настоящата обосновка следва да бъдат посочени и ползите от възлагането на концесията за държавата, потребителите на услугата и обществото, които могат да бъдат обобщени по следния начин:

**6.1. за държавата:** преките икономически ползи за държавата ще бъдат постъпления от първоначалното и от годишните концесионни възнаграждения, от данък печалба и от извършени от концесионера инвестиции в публична държавна собственост;

**6.2. за потребителите на пристанищни услуги:** инвестициите, които концесионерът реализира в пристанищна инфраструктура, оборудване и подобряване на технологията и безопасността на работа води до намаляване на времето за обработка, повишава ефективността и степента на сигурност на товарите и технологичните процеси. Спестеното време, по-ефективното обслужване и по-голямата сигурност са ползи за потребителите на пристанищни услуги;

**6.3. Социални ползи:** концесията ще доведе до генерирането на работни места през целия срок на концесията и до повишаване на жизнения стандарт на местната общност;

**6.4. Общи ползи за обществото** - повишаване на икономическата и търговска активност в региона; подобряване на бизнес и регионална инфраструктура; мултиплициране на ефектите, като например по-големи бюджетни възможности за инвестиции в други направления.

Привличането на частен инвеститор, който да извърши инвестиции в пристанищен терминал за обществен транспорт Русе, на който има създадени условия и за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник, и в неговото поддържане в експлоатационна годност за срока на концесията, да подобри качеството на предлаганите пристанищни услуги, да осъществява професионалното оперативно управление на пристанищната инфраструктура и съоръжения, увеличаването на товарооборота на речните пристанища, съчетано с приоритетите на българското правителство, утвърдени със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., посочени по-горе, обуславят целесъобразността от предоставянето на концесията.

**Целесъобразността на концесията се доказва и от финансово-икономическите параметри на концесията, които обосновават нейната ефективност от гледна точка на очакван минимален размер на инвестициите, срок на концесията и прогнозен размер на концесионното възнаграждение.**

## **II. ПРАВНИ И ФАКТИЧЕСКИ ОСНОВАНИЯ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА (ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА КОНЦЕСИЯТА)**

Правните основания за предоставяне на концесия за строителство на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“ са приложимото българско право и правото на Европейския съюз.

За целите на настоящата обосновка следва да бъдат посочени Закона за концесиите, с актовете по неговото прилагане, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Закон за устройството на територията, Търговския закон, Закон за държавната собственост, Закон за кадастъра и имотния регистър, Кодекс на труда, Закон за задълженията и договорите.

На 18 април 2014 г. влезе в сила Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (Директивата). Директивата е акт, който няма пряко приложение, а е необходимо да бъде въведен в законодателството на държавите – членки чрез нарочни разпоредби. Изискванията на Директивата са въведени във вътрешното ни законодателство с влезлия в сила на 1 януари 2018 г. Закон за концесиите, с последващи негови изменения и допълнения.

### **1. Правни основания за възлагане на концесията:**

**1.1.** 117а, ал. 2 и ал. 4, т. 1, във вр. с чл. 116, ал. 2, т. 1 и т. 2, чл. 117в, ал. 3 от ЗМПВВПРБ;

**1.2.** чл. 1, ал. 1, чл. 6, ал. 1 и чл. 6, ал. 2, т. 1 във вр. с чл. 7, ал. 1 от ЗК – общите разпоредби на ЗК, които определят съдържанието на концесията;

**1.3.** чл. 10, ал. 1 от ЗК – с настоящата концесия се възлага както изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗК, така и предоставяне на пристанищни услуги на територията на терминал от пристанище за обществен транспорт;

**1.4.** чл. 11, ал. 1 от ЗК – концесията на пристанищен терминал със зимовник-Русе е от вида „концесии с трансграничен интерес“, с оглед на прогнозната стойност на концесията;

**1.5.** чл. 15, ал. 1 и чл. 16, ал. 1 от ЗК – относно обекта на концесия и определената към обекта концесионна територия и принадлежности;

**1.6.** чл. 17, ал. 2 от ЗК и чл. 117г от ЗМПВВПРБ – определящи компетентността на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията като концедент, и чл. 71, ал. 1 от ЗК – като основание за приемането на решение от концедента, след одобрение от Министерския съвет, на решението за откриване на концесионната процедура;

**1.7.** чл. 52, ал. 1 във вр. с чл. 54, ал. 2 от ЗК – настоящата процедура е определена като открита.

## 2. Фактически основания за възлагане на концесията:

Изграждането на пристанищен терминал със зимовник-Русе стартира през 1981 г. в условията на единната държавна собственост и държавно управление на икономиката. Проектът е възложен за извършване на Стопанско обединение „Воден транспорт”. По предложение на Управлението за поддръжка и проучване на р. Дунав и Протокол № 39/01-12-1981 г. на Съвета по архитектура и благоустройство към Община Русе е изготвен проект за преграждане на ръкава между остров „Безименен Г” и българския бряг (при км. 491,600). В периода 1982 – 1985 г. е извършено същинското преграждане на ръкава между остров „Безименен Г” и българския бряг (при км. 491,600) и укрепване на левия бряг на остров „Безименен Г” от км. 491,600 до км. 491,000. Създадена е затворена акватория, която при средни нива на водния стоеж е с площ от около 50 000 м. кв. и би могла да се използва неофициално като зимовник за кораби. Изграденото земно-насипно хидротехническо съоръжение е актувано като частна държавна собственост с Акт за държавна собственост № 1376 от 28.04.1998г., в който е посочено, че същото е изградено върху площ от 13 500 кв.м. и служи за преграждане на ръкава на р. Дунав при км. 491.600 за образуване на зимовник. За новоизградения недвижим имот има издаден нов Акт за публична държавна собственост № 6508 от 29.06.2018 г.

През 1998 г. е изготвено ново техническо задание за проектиране на обект „Зимовник“ на Управлението за поддръжка и проучване на р. Дунав при км. 491 на р. Дунав. Проектирането завършва през 1999 г. и са извършени процедури по съгласуване на проекта. Осигурени са финансови средства за изграждане на обекта при км 491 на р. Дунав по програма ФАР Трансгранично сътрудничество „България-Румъния“. Целта на проекта е да се изгради и пусне в действие модерно речно съоръжение – зимовник за общо 39 български и чуждестранни кораба, плаващи по река Дунав и плаващи технически средства на Изпълнителна агенция „Проучване и поддръжане на река Дунав“ (правоприемник на Управлението за поддръжане плавателния път и проучване на р. Дунав), като част от развитието на Общоевропейски транспортен коридор VII – р. Дунав. Проектното предназначение на обекта е за пристанище със специално предназначение, което да служи като постоянна и оперативна защита от вредното въздействие на водите, включваща: защита на руслото на реката и бреговете от ерозия; защита на бреговете от вълново въздействие; поддръжане на системи за наблюдения, прогнози и предупреждения; защита на плавателни съдове от ледови явления; защита на плавателни съдове и съоръжения от неблагоприятни климатични и хидрометеорологични условия, включително при трайно установили се ниски водни нива; заслон при бедствия и аварии на плавателни съдове; престой на плавателни съдове; база на плавателни съдове на Изпълнителна агенция „Проучване и поддръжане на река Дунав“.

Проектът е включен в Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г. и в Оперативния план към Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата в Република България 2006-2015г. Предвидено е осъществяването на Проекта да се раздели на три етапа. Третият етап не е завършен, като строителството е прекратено от 31.08.2009 г. Към този момент са изпълнени около 75 % от СМР за III-тия етап, което

представлява изграждане на пирса с височина 10,20 m (над проектно дъно акватория -кота 9.10 до кота 19.30), като остава частичното му доизграждане от 2,60 m по височина до кота 21.90. На 26.07.2011 г. е подписан Акт за установяване състоянието на строежа при спиране на обекта - Акт обр. 10, с който изпълнението на строежа е спряно и се предписва извършването на действия за консервиране, ограждане, охрана и др. на обекта. Изграденото земно-насипно хидротехническо съоръжение (дига) е актувано като публична държавна собственост с Акт за държавна собственост № 6598 от 29.06.2018г.и отразено в кадастралната карта като поземлен имот № 63427.132.361, с площ от 14 320 кв.м.

При изграждането на етап I и етап II на терминала в резултат на строителните дейности в коритото на река Дунав е образувано насипище, представляващо нов поземлен имот, отразено в кадастралната карта и кадастралните регистри като имот с идентификатор 63427.8.1392 с площ от 6024 кв.м. Имотът е актуван като публична държавна собственост с Акт за държавна собственост № 6510 от 29.06.2018г.

По отношение на Пристанищен терминал със зимовник-Русе са налице предпоставките, за да може да бъде обект на концесия, по смисъла на чл. 15, ал. 1 от ЗК, чл. 117а, ал. 2 и чл. 117в, ал. 3 от ЗМПВВПРБ, а именно:

Разпоредата на чл. 15, ал. 1 от ЗК дефинира понятието обект на концесия за строителство като един или повече самостоятелни строежи или част от строеж с определено наименование, местоположение и самостоятелно функционално предназначение, за който публичният орган е възложил конкретното строителство. Обектът на настоящата концесия за строителство е в съответствие с предпоставките, посочени по-горе, тъй като с нея се възлага изграждане, проектиране, включително чрез разширение, преустройство, реконструкция и рехабилитация на съществуващото не доизградено специализирано пристанище, част от пристанище за обществен транспорт Русе, на който има създадени условия и за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник.

Определящо за наличието на пристанищния терминал е оперативната зона, т.е. тази териториално обособена зона, която обезпечава функционалното предназначение на терминала. С изграждането на обекта на концесия и въвеждането му в пълна експлоатация по смисъла на § 2, т. 16 от ДР на ЗМПВВПРБ, ще се осигури завършен процес по предоставяне на качествени и разнообразни пристанищни услуги свързани със създаването на необходимата организация за обслужването на временно престояващите кораби и обработването на товари, с цел създаване на товарооборот и превръщането на концесионния обект в сигурен, удобен, привлекателен и целогодишно печеливш транспортен център.

Фактическото основание и общественият интерес от предоставянето на строителството на терминала на концесия произтичат и от факта, че в контекста на липсата на достатъчно средства в държавния бюджет за поддържането и модернизирването на пристанищната инфраструктура, концесията е възможност за привличане на частен капитал в пристанищната индустрия и на частния инвеститор в предоставянето на пристанищни услуги.

Концесионирането на бъдещия обект съответства и на стратегическите приоритети на транспортния сектор, заложен в Интегрираната транспортна



стратегия в периода до 2030 г., одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Именно чрез привличане на частни инвестиции във водния транспорт ще се осигури ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура чрез адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Чрез отдаването на отделни терминали на концесия се цели превръщането на националната транспортна система и в частност на пристанищата система в модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Чрез концесията би се осигурило постигане и на други цели на политиката в транспортния сектор като постигането на икономическа ефективност, развитието на устойчив транспортен сектор и подобряване на регионалното и социално развитие.

На базата на международната практика концесията на пристанищните терминали е преценена като възможност за развитие на частната инициатива и създаване на най-добри условия за изграждане на конкуренция на пристанищните услуги. В този контекст основната стратегическа цел на предоставянето на концесия за строителство на Пристанищен терминал „Зимовник-Русе“ е привличането на финансово стабилни инвеститори с опит в изграждането и управлението на обекти от пристанищната инфраструктура.

Посоченото обосновава наличието на правни и фактически основания за възлагането на концесия за строителство на Пристанищен терминал със зимовник-Русе, част от пристанище за обществен транспорт Русе.

### **III. ВИД НА КОНЦЕСИЯТА. ПРЕДМЕТ И ОБЕКТ НА КОНЦЕСИЯТА, НА КОНЦЕСИОННАТА ТЕРИТОРИЯ И НА ПРИНАДЛЕЖНОСТИТЕ КЪМ ОБЕКТА НА КОНЦЕСИЯ. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ И ОТБРАНАТА НА СТРАНАТА, ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ, ЗОНИ И ОБЕКТИ И ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД**

#### **1. Вид на концесията.**

ЗК определя видовете концесии въз основа на два основни критерия: (а) според предмета: концесия за строителство, концесия за услуга и концесия за ползване (чл. 6, ал. 2 от ЗК); и (б) според органа, който ги възлага: държавни, общински или съвместни (чл. 6, ал. 3 и 4 от ЗК).

Чл. 11 от ЗК прави допълнително разграничение между следните две категории **концесии**: концесии с трансграничен интерес и концесии без трансграничен интерес. Концесии с трансграничен интерес са *концесия за строителство* и *концесия за услуги*, чиято стойност е по-голяма или равна на левовата равностойност на прага, определен с регламент на Европейската комисия, приет на основание чл. 9 от Директива 2014 /23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия (Директивата за концесиите), изменен с **ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/1827 НА КОМИСИЯТА от 30 октомври 2019 година за изменение на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на праговете за концесии**. Към момента този праг е

**EUR 5,350,000<sup>1</sup>**. Всяка концесия за строителство или концесия за услуги, чиято стойност е под определения праг, както и всяка концесия за ползване, са определени като концесии без трансграничен интерес (чл. 11, ал. 2 от ЗК). Член 20 от Директивата за концесиите урежда т.нар. „**смесени договори**“, като въвежда правила за определяне на приложимите разпоредби, главно свързани с определяне на основния предмет на договора или прогнозната стойност.

В ЗК, в чл. 10 е направено изрично определяне на някои възможни смесени случаи като един или друг вид концесия: (а) когато предмет на възлагането е както изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 или 2, така и предоставяне и управление на услуги, концесията се определя като **концесия за строителство**; (б) когато предмет на възлагането е както изпълнение на строителство и/или предоставяне и управление на услуги, така и предоставяне на ползване върху обект – публична държавна или публична общинска собственост, концесията се определя като: (1) **концесия за строителство**, когато е възложено строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 или 2; или (2) **концесия за услуги** – в останалите случаи.

В тази връзка настоящата концесия е от смесен вид, като на основание чл. 10, ал 1 от Закона за концесиите същата ще бъде определена като концесия за строителство с трансграничен интерес, защото:

**1.1.** се възлага от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – държавен орган (централен едноличен орган на изпълнителната власт със специална компетентност – чл. 25 от Закона за администрацията);

**1.2.** основната цел на концесията е да се привлече частен инвеститор, който със собствени средства и на собствен риск да изгради пристанищен терминал за обществен транспорт, част от пристанище за обществен транспорт Русе, на който има създадени условия и за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник, който ще бъде изграден (проектиран, изграден, включително чрез разширение, преустройство, реконструкция и рехабилитация на съществуващото не доизградено специализирано пристанище), експлоатиран, поддържан и управляван върху концесионна територия – публична държавна собственост и принадлежностите към нея със средства на концесионера и на негов риск.

Строителството, следва да бъде изпълнено до 5-та година от влизане в сила на Концесионния договор.

Също така на концесионера ще бъде предоставено правото да управлява и поддържа обекта на концесията на свой риск, с грижата на добър търговец и в съответствие с изискванията на действащото законодателство и договора за концесия, да поддържа обекта на концесия в експлоатационна годност след въвеждането му в експлоатация, както и да извършва пристанищни услуги, с цел създаване на товарооборот и превръщането на концесионния обект в сигурен, удобен, привлекателен и целогодишно печеливш транспортен център, включително осигуряване на безопасен временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в

---

<sup>1</sup> Установен с Делегиран регламент (ЕС) 2019/1827 на Комисията от 30 октомври 2019 година за изменение на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на праговете за концесии.

акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления.

Пристанищните услуги, които ще бъдат предоставени на Концесионера, включват:

(а) предоставяне на услуга по управление на активи на Пристанищен терминал със зимовник – Русе;

(б) обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;

(в) морско-технически услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, съгласно изискванията на действащото законодателство;

(г) съпътстващи дейности, представляващи дейности, обезпечавщи извършването на пристанищните услуги, както и дейности, които съответстват на производствените и търговските задачи на предприятия, чието местоположение в пристанищния терминал се оправдава от връзката им с пристанищния трафик, с обема на речния трафик, който създават, или поради услугите, които извършват на потребителите, при условие че не пречат и няма да попречат на извършването на пристанищни услуги.

Следователно концесията на пристанищен терминал със зимовник-Русе ще бъде възложена като **концесия за строителство по смисъл на чл. 10, ал. 1 от ЗК и чл. 117в, ал. 3 от ЗМПВВПРБ** и ще включва, както изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 и т. 2 от Закона за концесиите, **така и** предоставянето на морско-технически услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, съгласно изискванията на действащото законодателство;

**1.3.** стойността е по-голяма от левовата равностойност на прага, определен с регламент на Европейската комисия, приет на основание чл. 9 от Директивата за концесиите изменен с **ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/1827 НА КОМИСИЯТА от 30 октомври 2019 година за изменение на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на праговете за концесии** (понастоящем този праг е EUR 5,350,000). Стойността на настоящата концесия е **10 810 246 лева или EUR 5 527 191.**

## **2. Предмет на концесията.**

Концесията на Пристанищен терминал със зимовник-Русе е концесия от смесен вид, като на основание чл. 10, ал. 1 от ЗК, във връзка с чл. 7, ал. 2, т. 1 и 2 от ЗК и чл. 117в, ал. 3 ЗМПВВПРБ, същата ще бъде определена като концесия за строителство, чийто предмет включва:

А. изпълнение на **строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 и т. 2** от Закона за концесиите, за изграждане (проектиране и изпълнение на строеж) на пристанищен терминал - част от пристанище за обществен транспорт - Русе, на чиято територия ще могат да се извършват услуги по чл. 117а, ал. 3 и ал. 4, т. 1, във връзка с чл. 116, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗМПВВПРБ и в който са създадени условия за временен престой

на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник; (Строителни и монтажни работи на пристанища, със CPV код 45241000-8 от CPV речника);

В. предоставяне на услуга по управление на активи на Пристанищен терминал със зимовник – Русе, със CPV код 66600000-6 от CPV речника);

С. предоставяне на **морско-технически услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 от ЗМПВВППРБ**, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения (услуги по пребиваване на корабите в пристанища, със CPV код 63726300-7 от CPV речника);

Д. предоставяне на **пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 от ЗМПВВППРБ** за обработка на товари и поща (услуги по експлоатация на пристанища, водни пътища и свързаните с тях услуги, със CPV код 63721000-9 от CPV речника);

Е. извършване на **съпътстващи дейности по чл. 116а от ЗМПВВППРБ**, представляващи дейности, обезпечаващи извършването на пристанищните услуги, както и дейности, които съответстват на производствените и търговските задачи на предприятия, чието местоположение в пристанищния терминал се оправдава от връзката им с пристанищния трафик, с обема на речния трафик, който създават, или поради услугите, които извършват на потребителите, при условие че не пречат и няма да попречат на извършването на пристанищни услуги съоръжения (услуги по управление на пристанища, със CPV код 98362000-8 от CPV речника).

#### **Предвид правните основания, на Концесионера ще бъде възложено:**

А. изпълнение на строителство и свързаното с това право да експлоатира строежа, при поемане на оперативния и строителния риск, включително правото да получава приходите от услугите, предоставяни чрез строежа, и/или от извършване на друга търговска дейност със строежа; и

В. предоставяне на услуги, свързани с управлението и експлоатацията на пристанищния терминал, включително правото да получава приходите от извършването на тези услуги при поемане на оперативния риск, наричано експлоатация на тези услуги.

#### **3. Обект на концесията. Концесионна територия. Принадлежности към обекта на концесията.**

Обект на концесията ще бъде пристанищен терминал за обществен транспорт, част от пристанище за обществен транспорт Русе, на който има създадени условия и за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник, който ще бъде изграден (проектиран, изграден, включително чрез разширение, преустройство, реконструкция и рехабилитация на съществуващото не доизградено специализирано пристанище), експлоатиран, поддържан и управляван върху концесионна територия – публична държавна собственост и принадлежностите към нея със средства на концесионера и на негов риск.

Обектът на концесия включва:

**1. Пристанищна територия, представляваща:**

(i) **Поземлен имот – публична държавна собственост**, намиращ се в град Русе, община Русе, Източна промишлена зона, **с идентификатор 63427.132.361** (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка сто тридесет и две точка триста шестдесет и едно) по кадастралната карта и кадастралните регистри на гр. Русе, одобрени със Заповед № РД-18-91/15.12.2007г. на Изпълнителния директор на АГКК, с площ от 14 320 (четиринадесет хиляди триста и двадесет) кв.м., с трайно предназначение на територията-урбанизирана, начин на трайно ползване: за пристанище, при съседни съгласно акт за собственост и скица: 63427.132.1, 63427.8.1392 и 63427.8.324, актуван с Акт за публична държавна собственост № 6509 от 29.06.2018 г.;

(ii) **Поземлен имот – публична държавна собственост**, намиращ се в град Русе, община Русе, Източна промишлена зона, **с идентификатор 63427.8.1392** (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка тринадесет хиляди деветдесет и две) по кадастралната карта и кадастралните регистри на гр. Русе, одобрени със Заповед № РД-18-91/15.12.2007г. на Изпълнителния директор на АГКК, с площ 6 024 (шест хиляди и двадесет и четири) кв.м., с трайно предназначение на територията-урбанизирана, начин на трайно ползване: за пристанище, при съседни съгласно акт за собственост и скица:, 63427.8.1393, 63427.132.1, 63427.8.1205, 63427.8.325, 63427.8.324 и 63427.132.361, актуван с Акт за публична държавна собственост № 6510 от 29.06.2018 г.;

(iii) **Поземлен имот – публична държавна собственост**, намиращ се в град Русе, община Русе, Източна промишлена зона, **с идентификатор 63427.8.324** (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста двадесет и четири) по кадастралната карта и кадастралните регистри на гр. Русе, одобрени със Заповед № РД-18-91/15.12.2007 г. на Изпълнителния директор на АГКК, с площ 11 844 (единадесет хиляди осемстотин четиридесет и четири) кв.м, с трайно предназначение на територията-урбанизирана, начин на трайно ползване: за пристанище, при съседни съгласно акт за собственост и скица:, 63427.8.1392, 63427.132.12, 63427.8.325, 63427.8.338, 63427.8.1134 и 63427.132.361, актуван с Акт за публична държавна собственост № 6882 от 01.06.2020 г.

**2. Пристанищна инфраструктура** - публична държавна собственост, построена върху пристанищната територия по т. 1, описана в Приложение № 1 към проекта на Концесионен договор, включваща всички сгради, съоръжения и линейни инженерни мрежи на транспорта, водоснабдяването и канализацията, електроснабдяването, далекосъобщенията, третирането на отпадъци и геозащитна дейност, както и сгради и съоръжения, свързани с обслужването на извършваните на пристанищната територия дейности, с изключение на изградената на територията на поземлен имот-държавна собственост с идентификатор 63427.8.338 обща техническа инфраструктура (водопроводните, канализационните, електроснабдителните, далекосъобщителните и др. мрежи и съоръжения), състояща се от:

2.1. Сграда с идентификатор 63427.8.338.1 (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста тридесет и осем точка едно) по КККР, със застроена площ 56 (петдесет и шест) кв.м, предназначение -

оперативен пункт;

2.2. Сграда с идентификатор 63427.8.338.2 (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста тридесет и осем точка две) по КККР, със застроена площ 1458 (хиляда четиристотин петдесет и осем) кв.м, предназначение – промишлена сграда;

2.3. Сграда с идентификатор 63427.8.338.3 (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста тридесет и осем точка три) по КККР, със застроена площ 9 (девет) кв.м, предназначение – промишлена сграда;

2.4. Сграда с идентификатор 63427.8.338.4 (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста тридесет и осем точка четири) по КККР, със застроена площ 2 (два) кв.м, предназначение – промишлена сграда;

2.5. Сграда с идентификатор 63427.8.338.5 (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста тридесет и осем точка пет) по КККР, със застроена площ 13 (тринадесет) кв.м, предназначение – друг вид сграда за обитаване;

2.6. Сграда с идентификатор 63427.8.338.6 (шестдесет и три хиляди четиристотин двадесет и седем точка осем точка триста тридесет и осем точка шест) по КККР, със застроена площ 68 (шестдесет и осем) кв.м, предназначение – друг вид производствена, складова, инфраструктурна сграда;

2.7. Кейова стена – инв. № 5958;

2.8. Пристанищен плац – инв. № 5959.

**3. Пристанищна инфраструктура**, която ще бъде изградена от **КОНЦЕСИОНЕРА** с негови средства върху пристанищната територия при условия и ред, определени в проекта на Концесионен договор.

4. Пристанищната територия и прилежащата към нея акватория могат да бъдат разширявани в съответствие с предвижданията на влязъл в сила Генерален план - подробен устройствен план за регулация и застрояване на пристанищната територия и парцеларен план на пристанищната акватория.

#### **IV. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ И ОТБРАНАТА НА СТРАНАТА, ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ, ЗОНИ И ОБЕКТИ И ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД**

Настоящият раздел е съставен с оглед разпоредбите на ЗК и отразява основните положения за концесията по въпросите, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, околната среда, защитените територии, зони и обекти и обществения ред. Отделено е внимание и на спазване на приложимите разпоредби, правила и процедури при изпълнението на концесионния договор, включително като директно са пренесени текстове от проекта на концесионен договор.

##### **1. Приложими разпоредби от ЗК**

**1.1.** Съгласно чл. 24 от Закона за концесиите, не се възлагат концесии при опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето

на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за общественения ред, както и в други случаи, определени със закон. Предварителните проучвания, които се базират на изготвените анализи, не обосновават наличието, на която и да е от хипотезите на чл. 24 от Закона за концесиите.

**1.2.** В съответствие с чл. 60 от ЗК и като съответно приложими към настоящия раздел на обосновка на концесията (свързано с националната сигурност и общественения ред), следва да бъдат посочени основанията за изключване на участник в процедурата, така, както са посочени по-долу в тази обосновка, както и в Документацията за концесията. При наличие на което и да е от основанията по чл. 60 от ЗК, съответният участник се изключва от процедурата. Също така, като допълнение в Документацията за концесията, като основания за изключване са предвидени и следните случаи: (а) участник или който и да било от неговите акционери, пряко или косвено, произхожда от държави, които са обект на санкции, наложени от Съвета за сигурност на ООН; или (б) участник или който и да било от неговите акционери е лице, включено в Списъка на Европейския съюз на лица, групи и субекти, които са предмет на финансови санкции от страна на ЕС<sup>2</sup> към момента на подаване на заявлението за участие и офертата.

**1.3.** Проектът на концесионен договор съдържа приложимите задължения, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред (чл. 122, ал. 2, т. 15 от ЗК).

**1.4.** Проектът на концесионен договор също така предвижда, съгласно чл. 123, ал. 1 от ЗК), че икономическият баланс може да бъде нарушен, когато възникна опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред.

**1.5.** Съгласно чл. 135 от ЗК, при последващо възникване на опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред, страната по концесионния договор, която е узнала за това, е длъжна незабавно да уведоми другата страна. При възникване на някое от посочените обстоятелства концесионният договор се изменя, ако е налице някое от основанията по чл. 137-139, или се прекратява. Съответните на този текст разпоредби са отразени в проекта на концесионен договор.

**1.6.** Съгласно чл. 146, ал. 1, т. 1 от ЗК, концесионният договор може да бъде прекратен едностранно от концедента, при последващо възникване на опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за живота и здравето на гражданите, за околната среда, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред, освен, ако не е налице основание за изменение на договора. Разпоредба в тази връзка е предвидена в проекта на концесионен договор.

## **2. Съответно приложим общ правен режим.**

### **2.1. Национална сигурност и отбрана**

С Постановление № 181 на Министерския съвет от 2009 г. за определяне на

---

<sup>2</sup>[https://eeas.europa.eu/topics/sanctions-policy/8442/consolidated-list-of-sanctions\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/sanctions-policy/8442/consolidated-list-of-sanctions_en)

стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност (Постановление № 181), пристанище Русе е определено за стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България и който е част от критичната инфраструктура на страната. Постановлението е издадено на основание чл. 41, ал. 2 от Правилника за прилагане на Закона за Държавна агенция „Национална сигурност“ (ППЗДАНС), който предвижда, че стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност, се определят от Министерския съвет в единен списък по предложение на съответните министри или ръководители на ведомства след предварително съгласуване с председателя на агенцията. Понятието „стратегически обекти“ е дефинирано в § 1, ал. 1, т. 8 от Допълнителната разпоредба на ППЗДАНС. Съгласно тази дефиниция това са административни, промишлени, транспортни или комуникационни обекти, от чието нормално функциониране зависи дейността на органите на държавното управление и работата на основните отрасли от икономиката на страната. Предвид това, че Пристанищен терминал със зимовник-Русе е част от пристанище за обществен транспорт Русе, представляващ стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България, бъдещият концесионер ще отговаря за изпълнението на мерките за защитата на терминала, включително за финансирането на тези мерки. Концесионерът ще има и задължението да съдейства на компетентните органи при извършването на проверки, чрез които се осъществява контрола по изпълнението на мерките за защита, включително като предоставя достъп до терминала, всички негови помещения, системи и други активи, както и документи и друга информация.

Концесионерът е длъжен да спазва изискванията на законодателството и изискванията, определени от компетентните държавни органи, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите.

Концесионерът е длъжен да уведомява незабавно Концедента и компетентните ведомства за обстоятелства, създаващи опасност за националната сигурност, отбраната на страната и обществения ред.

## **2.2. Класифицирана информация**

Процедурата по възлагане на концесия на Пристанищен терминал със зимовник-Русе не е свързана с класифицирана информация.

## **2.3. Защита при бедствия. Аварийен план**

Съгласно чл. 3, ал. 1 от Закона за защита при бедствия (ЗЗБ), юридическите лица организират защита при бедствия в изпълнение на възложените им функции със ЗЗБ и с другите нормативни актове, регламентиращи тяхната дейност. Юридически лица, които осъществяват дейност в обекти, представляващи строежи по чл. 137, ал. 1, т. 1, буква „г“ или „д“ от Закона за устройство на територията (ЗУТ), която представлява опасност за възникване на бедствие, са длъжни да разработят аварийен план на обекта. В буква „г“ от посочената разпоредба се включват строежи, криещи опасност от взрив, от значително вредно въздействие върху околната среда или от разпространение на отровни или вредни вещества, а в буква „д“ - хидротехнически съоръжения, криещи опасност от наводнения.

Аварийният план трябва да съдържа:



- 1) максимални възможни последици за персонала, населението и околната среда от авария в обекта, определени въз основа на оценка на риска;
- 2) мерките за ограничаване и ликвидиране на последиците от авария в обекта;
- 3) мерките за защита на персонала;
- 4) разпределението на задълженията и отговорните структури и лица за изпълнение на предвидените мерки;
- 5) средствата и ресурсите, необходими за изпълнение на предвидените мерки;
- 6) времето за готовност за реагиране на структурите и лицата по т. 4;
- 7) реда за информиране на органите на изпълнителната власт при необходимост от въвеждане на планове за защита при бедствие (чл. 35, ал. 1 от ЗЗБ).

Финансовото и материално-техническото осигуряване на защитата при бедствия се осигурява от търговските дружества за обектите им.

Предвид гореописаното, концесионерът има задължения за изготвяне и изпълнение на аварийен план и свързаните с него мерки, както и обезпечаване на финансовото и материално-техническото осигуряване на защитата на терминала при бедствия.

#### **2.4. Изисквания за обезпечаване на националната сигурност и отбрана на страната**

В пристанищата за обществен транспорт се извършва входен и изходен граничен контрол. Видовете контрол и компетентните органи за тяхното извършване са, както следва:

- Паспортно-визовият контрол се осъществява от органите за граничен паспортно-визов контрол на МВР;
- Митническият надзор и контрол на преминаващите през пристанищата лица, стоки, транспортни средства и придружаващите ги документи, даващи право на внос или износ, се осъществява от органите за граничен митнически контрол на МФ;
- Санитарният контрол на лицата, преминаващи през пристанищата, се осъществява от органите за граничен санитарен контрол на МЗ;
- Ветеринарномедицинският контрол и карантината на преминаващите през пристанищата живи животни или товари от животински произход и фитосанитарният контрол и карантината на растенията се осъществяват от органите за граничен ветеринарномедицински контрол и карантинна и фитосанитарен контрол и карантинна на МЗГ;
- Пропускателният режим в речните пристанища се регулира чрез изготвените от пристанищния оператор по реда на чл.142 от Наредбата за условията и реда за постигане на сигурността на корабите, пристанищата и приастищните райони (Наредбата) (Обн. ДВ, бр.99 от 02.12.2014г.) Правила на сигурност, съгласувани от директора на съответната териториална дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в съответствие с чл.143, ал.1 от Наредбата.

За пристанищния терминал е необходимо да има разработен и утвърден План за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност. Целите заложи в него са:

- Да осигури надеждна система за оповестяване и привеждане в готовност за

действие на органите за управление и силите за реагиране на стратегическия обект при заплахата или извършване на терористичен акт, минимизиране и ликвидиране на последиците от него;

- Да създаде оптимална координация и организация за своевременно провеждане на мероприятия за предотвратяване на терористични нападения, ограничаване на загубите и защита на служителите и работниците при терористичен акт;

- Да осъществи своевременно взаимодействие между ръководството на стратегическия обект и МВР, ДАНС и други компетентни органи на изпълнителната и местната власт в засегнатия обект и район.

На база гореизложеното, в концесионния договор са включени следните задължения за концесионера:

- да спазва изискванията на законодателството и изискванията, определени от компетентните държавни органи, свързани с националната сигурност и отбраната на страната;

- да осигурява достъп до Обекта на концесия на компетентните държавни органи или на определени от Концедента лица, когато това се налага за извършването на неотложни работи за защита на обществения ред и сигурност;

- да уведомява незабавно Концедента и компетентните ведомства за обстоятелства, създаващи опасност за националната сигурност, отбраната на страната и обществения ред.

## **2.5. Околна среда**

Пристанищата често са разположени в близост до местности, които имат изключително значение за опазването на природата. Постигането на баланс между екологичните и икономическите ценности се е оказало трудно постижимо за много пристанища и често е довеждало до конфликтни ситуации. Избраните технологични и конструктивни решения за изграждане, въвеждане в експлоатация и последваща модернизация на терминала трябва да водят до приемливи решения, както за природата, така и за развитието на терминала.

Внедряването на съвременни технологии подпомага опазването на околната среда и на човешкото здраве.

Концесионерът е длъжен да спазва изискванията на законодателството и изискванията, определени от компетентните държавни органи, свързани с околната среда, защитените територии, зони и обекти.

Концесионерът се задължава да разработи и представи на Концедента в 6 (шест) месечен срок от въвеждане на Обекта на концесия в експлоатация и да изпълнява за своя сметка за срока на Концесията Екологична програма, която включва:

- а) план и изпълнение на мерки за ограничаване на отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда от дейности на територията на Пристанищния терминал;

- б) план и изпълнение на мерки за ограничаване на отрицателните въздействия от шума;

- в) разработване и изпълнение на план за собствен мониторинг на околната среда.

Концесионерът се задължава да разработи и представи в РИОСВ - Русе:

1. Собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, съгласно приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителните мерки в предвидените от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение (обн., ДВ бр.96/07.11.2008 г.) преди започване на строителството.

2. Собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети по време на експлоатацията на съоръженията на ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СЪС ЗИМОВНИК - РУСЕ, за дейностите от приложното поле на Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, съгласно приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителните мерки в предвидените от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение (обн., ДВ бр.96/07.11.2008 г.) преди започване на експлоатацията.

#### **2.5.1. Съществуващи и потенциални екологични проблеми**

Проблемите на почвите в района са свързани по принцип с урбанизацията на територията. Общата оценка за разглеждания обект е, че неговият принос в замърсяването на почвите при нормална експлоатация ще е относително малък. Потенциалните екологични проблеми по отношение на почвите след отдаване на обекта на концесия не се отличават по своя характер от съществуващите (като се има предвид че основните строителни дейности вече са приключили). В този аспект, при условие, че не се претоварват опасни товари, въздействието му върху тях ще остане практически непроменено. Това въздействие само по себе си не е значително и не налага приемане на значителни екологични мерки за опазване на почвите в зоната на пристанището и в контактните зони.

Основните изводи, свързани с въздействието върху почвите и съществуващите и потенциални екологични проблеми са:

- Терените, върху които се разполага терминалът, отдавна са нарушени;
- Пристанищният терминал не оказва въздействие върху земи, използвани за земеделски нужди.

##### **2.5.1.1. Характеристика на въздействието върху биосферата, флора и фауна**

Териториите са урбанизирани зони, които са с нарушени почвени, хидроложки условия и въздушни характеристики, поради което естествената растителност на практика няма. Индустриалното усвояване на тези терени е свързано с преобладаващи площи от настилки и техногенни насипи и липса на растителност в работните зони. На този етап не е констатирано недопустимо въздействие на територията на терминала върху биосферата. Възможни са по-значими въздействия само при евентуално драгиране за достигане на проектните дълбочини пред кейовите стени и в лимана. Драгирането на акваторията ще бъде съпроводено с ресуспензия на

замърсителите от дънните утайки във водната маса, увеличаване на мътността и механично ликвидиране на зообентоса.

Експлоатацията на пристанищния терминал е свързана с негативни ефекти, свързани с речния трафик, при който е възможно директно механично унищожаване на водни организми. Пристанищните дейности и евентуалните драгажни работи по принцип не могат да окажат съществено въздействие върху рибите, т.к. те са много подвижни и лесно могат да напуснат акваториите, в които условията на средата временно са се влошили. При липса на аварии през експлоатационния период неблагоприятни въздействия върху тях не се очакват.

Съгласно клаузите на проекта на договор, при наличие на опасност и/или настъпване на екологични щети, в следствие на действие и/или бездействие на Концесионера, последният е длъжен незабавно да информира съответния компетентен орган по чл. 6, т. 2-4 от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, както и да предприеме всички необходими и приложими мерки съгласно условията и по реда, предвиден в същия закон. Всички разходи, свързани с предотвратяването на опасността от настъпване на екологични щети, предотвратяване на настъпили екологични щети, както и предприемането на оздравителни мерки, в случай на настъпване на екологични щети и тяхното отстраняване, са изцяло за сметка на Концесионера.

#### **2.5.1.2. Начини и мерки за отстраняване на екологичните проблеми**

Атмосферният въздух в района на пристанището може да се замърсява с прах при бъдещите товаро-разтоварни дейности с насипни товари. За намаляване на отрицателните последици се препоръчва използването на специализирани съоръжения ограничаващи праховите емисии.

За ограничаване емисиите на вредни газови съставки от изгорелите газове на двигателите с вътрешно горене се препоръчва използването на превозни средства покриващи стандарт поне EURO III. Горивото за дизеловите двигатели на транспортните средства и строителните машини трябва да отговаря на изискванията за качество на течните горива.

За недопускане замърсяване на почвата на територията на терминала и района около него се препоръчва по време на експлоатацията стриктно прилагане на съвременни технологии и използване на технически средства недопускащи разпиляване и разпрашаване на насипните товари, които биха се обработвали, а така също и ефективност на проектната транспортна и комуникационна мрежа за ограничаване емисиите от изгорели газове от автотранспортните средства, участващи в трафика на товарите.

За намаляване на отрицателните последици върху растителния и животинския свят се препоръчва съблюдаване на всички предвидени мерки за недопускане вток на замърсени води от площадките на терминала, сухопътните транспортни средства и корабите. При евентуално масово развитие на алгофлора и плаващи висши водни растения, което би затруднило акостирането и нормалната работа на терминала, почистването да се извършва само по механичен начин и да не се прилагат никакви химически средства.

Реализацията на предвидените инвестиционни намерения няма да окаже значително въздействие върху растителния и животинския свят и няма да засегне

защитени територии.

В близост и на територията на пристанищния терминал няма защитени територии.

Измервания на шума в района не са извършвани поради факта че в момента там не се обработват товари, но отдалечеността му от жилищната зона обуславя шума като фактор с не особено голямо значение. Основното въздействие на шума ще бъде върху пристанищните работници - продължителната експозиция на шум води не само до професионална загуба на слуха, но и до редица странични ефекти върху нервната система (тя е и инициатор на различни заболявания). Източници на шум ще са различните машини и съоръжения, претоварните операции, автотранспортът и др.

При извършване на ремонтно-строителни работи източници на шум са драгажната техника и строителната механизация. При нормална експлоатация на обекта компонентите на микроклимата на работната среда би следвало да бъдат обективирани чрез съответни измервания за целите на комплексната оценка на условията на труд в терминала. При аварийна ситуация не се очаква рязко влошаване на микроклимата на обекта, но все пак е необходимо разработване на аварийен план и вземане на мерки за защита на работещите както в самото пристанище така и в съседните промишлени обекти.

В заключение може да се обобщи, че оценката на нивата на шум при най-неблагоприятни условия показва, че той ще е в рамките на допустимите нива на площадката, а върху населените места практически няма да въздейства.

Вибрациите също са основен вреден фактор с редица нежелани последствия, но те са характерни само за условията на някои работната места. В рамките на пристанищния терминал въздействието на този фактор е локализирано само върху част от работещите. Технологиите на работа, както и предвидените видове товари за обработка не обуславят наличието на други вредни фактори на територията на терминала, като йонизиращи и нейонизиращи лъчения, топлинни въздействия и др.

Предвидените инвестиционни дейности при бъдещото развитие на терминала не са свързани с появата на такива източници.

Концесионерът ще бъде единствен отговорен за каквото и да е неблагоприятно въздействие върху околната среда, включително замърсяване, което възниква от действия, извършени на Обекта на концесия след датата на влизане в сила на Концесионния договор.

Концесионерът поема пълна отговорност за организацията и безопасното осъществяване на всички строителни дейности, прилагане на предвидените с одобрените проекти технологии за изпълнение на строителните и монтажните работи, спазването на изискванията на Договора и носи отговорност за качеството на строителните и монтажните работи и за замърсяването и увреждането на околната среда по време на изпълнение на строителството.

Концесионерът отговаря за всяко неблагоприятно въздействие, замърсяване или увреждане на околната среда, което настъпи на Обекта на концесия или във връзка с него, с изключение на случаите, в които: (а) то е причинено от кораб, който не се намира под контрола на Концесионера, освен ако въздействието или замърсяването не се дължат на действие, бездействие или небрежност на Концесионера, допуснати при посещението на кораба и/или извършване на Пристанищна услуга от концесионера в Пристанищния терминал или (б) ако се дължи на обстоятелство,

настъпило преди влизане в сила на Договора и това е установено с влязъл в сила акт на компетентен държавен орган.

### **2.5.2. Оценка на въздействието върху околната среда**

Съгласно чл. 81 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда се извършват на планове, програми и инвестиционни предложения за строителство, дейности и технологии или техни изменения или разширения, при чието осъществяване са възможни значителни въздействия върху околната среда, както следва:

- екологична оценка се извършва на планове и програми, които са в процес на изготвяне и/или одобряване от централни и териториални органи на изпълнителната власт, органи на местното самоуправление и Народното събрание;

- оценка на въздействието върху околната среда се извършва на инвестиционни предложения за строителство, дейности и технологии съгласно приложения № 1 и 2.

В приложение № 1 и 2 е включени инвестиционните предложения за строителство на пристанища - в Приложение № 1 са пристанища, обслужващи корабите по вътрешните водни пътища, които позволяват преминаване на кораби с водоизместване над 1350 тона, а в Приложение 2- строителство на пристанища, невключени в приложение № 1. Екологична оценка на планове и програми се извършва едновременно с изготвянето им, като се вземат предвид техните цели, териториалният обхват и степента на подробност, така че да се идентифицират, опишат и оценят по подходящ начин възможните въздействия от прилагането на инвестиционните предложения, които тези планове и програми включват. Когато за инвестиционно предложение, включено в приложение № 1 или № 2, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2, компетентният орган по околна среда може по искане на възложителя или по своя преценка да допусне извършването само на една от оценките по глава шеста. За плановете и инвестиционните предложения или техните изменения или разширения, попадащи в обхвата на оценките по чл.81, ал. 1, се извършва и оценка за съвместимостта по реда на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

При изработване на нов Генерален план на пристанищен терминал със зимовник-Русе както заданието за изработване на генералния план, така и генералният план следва да бъдат внесени от концесионера за разглеждане и одобрение в Министерството на околната среда и водите, за определяне на приложимите процедури по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

### **2.5.3. Управление на отпадъците**

Условията и редът за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и остатъци от корабни товари от всички кораби, са уредени в Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари (Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 94 от 22.10.2004 г., изм. и доп., бр. 103 от 7.12.2007 г., изм., бр. 28 от 14.04.2009 г., в сила от 1.06.2009 г., изм. и доп., бр. 101 от 18.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г.).

**Отпадъците, които се генерират при извършване на корабоплавателна дейност от корабите, които посещават (престояват) в пристанищен терминал са:**

▪ Нефтосъдържащи отпадъци:

- Маслено замърсени трюмни води (смеси от масла, горива и води), условен символ „А“ съгласно класификацията от Препоръките на Дунавската комисия по организацията за събиране на отпадъци от кораби, плаващи по река Дунав, класифициран с код 13 04 01\* трюмови масла от речно корабоплаване (смеси от масла, горива и води);

- Отработени масла от двигатели и масла от зъбни предавки и хидравлични устройства, условен символ „В“ съгласно класификацията от Препоръките на Дунавската комисия по организацията за събиране на отпадъци от кораби, плаващи по река Дунав, класифициран с код 13 02 08\* - други моторни, смазочни и масла за зъбни предавки;

- Адсорбенти, филтри материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), условен символ – „D“, кърпи за изтриване и предпазни облекла замърсени с опасни вещества символ „С“ съгласно класификацията от Препоръките на Дунавската комисия по организацията за събиране на отпадъци от кораби, плаващи по река Дунав, класифициран с код 15 02 02\* .

▪ Отпадъци от бита:

- Хартиени и картонени опаковки, условен символ „L“ съгласно класификацията от Препоръките на Дунавската комисия по организацията за събиране на отпадъци от кораби, плаващи по река Дунав, код 15 01 01;

- Пластмасови опаковки, условен символ „L“ съгласно класификацията от препоръките на Дунавската комисия по организацията за събиране на отпадъци от кораби, плаващи по река Дунав, код 15 01 02;

- Стъклени опаковки, условен символ „L“ съгласно класификацията от Препоръките на Дунавската комисия по организацията за събиране на отпадъци от кораби, плаващи по река Дунав, код 15 01 07.

Като опасни се класифицират отпадъците, когато са отбелязани със знак звезда (\*).

Отпадъците са определени съгласно Наредба № 3 от 2004 г. за класификация на отпадъците.

Необходимият капацитет на приемните съоръжения, с които трябва да разполага пристанищния терминал за приемане на отпадъци в резултат от корабоплавателната дейност (ОКД), се определя от броя посещения на корабите, които посещават обекта, мощността на монтираните в тях корабни-силови установки (КСУ), района и интензивността на корабоплавателни дейности, числеността на екипажите и района на плаване.

Дейността по събиране, транспортиране, съхранение и обезвреждане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари се извършва от физически и юридически лица, на които са издадени разрешения за това, съгласно Закона за управление на отпадъците. Събирането и транспортирането на всички видове отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, се извършва, докато корабът се намира на рейда или е на кей, а на остатъци от корабни товари - на кея.

Нефтосъдържащите отпадъци - резултат от нормалната експлоатация на кораби, се събират и транспортират:

1. чрез специализирани плавателни съдове, снабдени със специални технически средства, бонове, скимъри и др., за локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване в процеса на предаване и транспортиране на нефтените отпадъци;

2. чрез автоцистерни, разположени на брега.

Отпадъчните води на корабите се събират и транспортират чрез:

1. специализирани плавателни съдове;

2. фекални автоцистерни, разположени на брега.

Битовите корабни отпадъци, както и тези, които са резултат от нормалната експлоатация на кораба, се събират и транспортират чрез:

1. специализирани плавателни съдове;

2. специализирани камиони на брега.

Остатъците от корабни товари, определени като замърсители от Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code) и Европейското съглашение за превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища ВОПОГ/ADN (ДВ, бр. 43 от 2008 г., ратифицирано със закон - ДВ, бр. 9 от 2006 г.) се събират и предават единствено в специално определени контейнери или други подходящи вместимости на територията на пристанището.

**Отпадъците, които се генерират на бреговата база са:**

- Битови отпадъци (смесени битови отпадъци код 20 03 01) – генерират се от обслужващия състав на корабите и служителите в корабна база, намиращи се на територията на обекта – 1 контейнер за смесени битови отпадъци;

- Стърготини, стружки и изрезки от черни метали, код 12 01 01 - генерират се от дейностите в корабна база свързани с поддържане на навигационно-пътевата обстановка - 1000 kg;

- Оловни акумулатори, код на отпадъка 16 06 01 - генерират се от корабите на агенцията и от светещите плаващи навигационни знаци - 20 броя;

- Контейнери за разделно събиране на три вида битови отпадъци и един контейнер за смесени битови отпадъци, разположени на оперативния кей.

Във връзка с Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали, приета с ПМС 277 от 5.11.2012 г., в сила от 13.11.2012 г., за отпадъците генерирани по време на строителни и ремонтни дейности, при извършването на такива е необходимо изготвяне на План за управление на строителните отпадъци, който да бъде утвърден от Община Русе.

Дейността на обекта трябва задължително да се приведе в съответствие с изискванията на Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни актове, свързани с тяхното третиране, транспортиране и отчетност.

В чл. 7, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) е предвидено, че лицата, при чиято дейност се образуват отпадъци, и притежателите на отпадъци 1) ги третират самостоятелно или 2) ги предоставят за събиране, транспортиране и третиране на лица, които имат право да извършват тези дейности в съответствие със ЗУО. За събиране и предварително съхраняване на отпадъци на мястото на образуване не се изисква разрешение или регистрация.

Лицата, при чиято дейност се образуват и събират отпадъци, предприемат



необходимите мерки за оползотворяване на отпадъците в съответствие с йерархията за управление на отпадъците<sup>3</sup>. Когато е необходимо за спазването на йерархията за управление на отпадъците и за улесняване или подобряване на оползотворяването, отпадъците се събират разделно, ако това е осъществимо от техническа, екологична и икономическа гледна точка, и не се смесват с други отпадъци или други материали с различни свойства. Когато не е предприето оползотворяване на отпадъците, лицата, при чиято дейност се образуват отпадъци, предприемат необходимите мерки за екологосъобразно обезвреждане на отпадъците (чл. 30 от ЗУО).

### **Опасни отпадъци**

По отношение на опасните отпадъци ЗУО изисква предаването и приемането им да се извършва само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код съгласно Наредба № 2 от 23 юли 2014 г. за класификация на отпадъците.

### **Битови отпадъци от влизачи в страната транспортни средства**

ЗУО съдържа специални изисквания относно битовите отпадъци от влизачите в страната въздушни, водни и сухоземни транспортни средства. Съгласно чл. 41 от ЗУО тези отпадъци следва да се третираят непосредствено след влизането им в страната в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 1069/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, предназначени за консумация от човека и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1774/2002, Закона за ветеринарномедицинската дейност и свързаните с него подзаконовни нормативни актове. Дейностите по третиране на тези отпадъци задължително се извършват от лица, притежаващи разрешителен или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО.

При осъществяването на дейността на пристанищен терминал със зимовник-Русе се образуват различни отпадъци, в т. ч. и опасни (например, отпадъци, съдържащи масла и нефтопродукти; други моторни, смазочни и масла за зъбни предавки; оловни акумулаторни батерии; флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак). В тази връзка концесионерът следва да изпълнява гореизброените задължения на притежателите на отпадъци, както и специалните изисквания по отношение на опасните отпадъци, като условията за временното им съхранение, за опаковането и етикетирането им, изготвянето на идентификационни документи за целите на превоза им, да води отчетни книги, да изготвя годишни

---

<sup>3</sup> Приоритетен ред (йерархия) при управлението на отпадъците:

1. предотвратяване на образуването им;
2. подготовка за повторна употреба;
3. рециклиране;
4. друго оползотворяване, например оползотворяване за получаване на енергия; обезвреждане (чл. 6, ал. 1 от ЗУО)

отчети по отпадъците, както и да съхранява отчетните книги и документацията за тях. Концесионерът ще трябва да има договор за събиране на опасните отпадъци с лице, което притежава необходимите права за събиране, транспортиране и третиране на такива отпадъци, както и с лице, което притежава необходимото разрешение за третиране на битови отпадъци от влизащи в страната въздушни транспортни средства.

На база гореизложеното, в концесионния договор Концесионерът се задължава да поддържа Пристанищния терминал в добри хигиенни условия като въведе система за редовно събиране и изнасяне на отпадъците в срок до 3 месеца от въвеждане на Обекта на концесия в експлоатация.

#### **2.5.4. Отговорност за екологични щети**

Отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети е уредена в Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети (ЗОПОЕЩ) и се основава на принципа „замърсителят плаща“. ЗОПОЕЩ се прилага в случаите на причинени екологични щети или непосредствена заплаха за възникване на екологични щети, причинени от действие или бездействие.

Съгласно § 1, т. 19 от Допълнителните разпоредби на ЗОПОЕЩ „оператор“ е:

а) физическо лице, търговец по смисъла на Търговския закон, кооперация по Закона за кооперациите, лице по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, дружество по Закона за задълженията и договорите, бюджетно предприятие по смисъла на Закона за счетоводството, държавно предприятие, което не е образувано по Търговския закон;

б) физическо лице, търговец или юридическо лице с нестопанска цел, или бюджетно предприятие по смисъла на националното законодателство на друга държава, което извършва дейност на територията на Република България, включително в случаите, когато са му делегирани права за извършване на такава дейност или притежава разрешително, разрешение или лиценз за дейност.

Видно от цитираната легална дефиниция бъдещият концесионер, който ще бъде или търговец по смисъла на ТЗ (б. „а“ от дефиницията) или търговец по смисъла на националното законодателство на друга държава, който извършва дейност на територията на Република България (б. „б“ от дефиницията), са „оператори“ по смисъла на ЗОПОЕЩ.

Съгласно ЗОПОЕЩ операторите, в резултат на чиято дейност е възникнала непосредствена заплаха за екологични щети, са длъжни незабавно да предприемат превантивни мерки. Когато непосредствената заплаха за екологични щети продължава да съществува въпреки предприетите мерки, операторът е длъжен незабавно писмено да информира за заплахата съответния компетентен орган. В срок три дни от получаване на информацията компетентният орган извършва проверка на място на фактите и обстоятелствата, свързани с непосредствената заплаха за екологични щети, като при необходимост изисква от оператора допълнителна информация и съставя констативен протокол.

При настъпване на екологични щети операторът е длъжен:

1. незабавно да информира съответния компетентен орган за причинените екологични щети и да предприеме всички приложими мерки за контрол, улавяне, премахване на замърсителите и/или други фактори, причинили екологичните щети, с

цел ограничаване или предотвратяване на последващи екологични щети, отрицателни въздействия върху човешкото здраве и последващо засягане на услуги от природните ресурси;

2. да предприеме необходимите оздравителни мерки, определени в съответствие с целите и критериите съгласно приложение № 4 към ЗОПОЕЩ, одобрени по описания в следващия абзац ред.

В срок 10 дни от причиняването на щетите операторът предлага на компетентния орган необходимите оздравителни мерки, определени в съответствие с целите и критериите съгласно приложение № 4 към ЗОПОЕЩ, както и финансов разчет на разходите за изпълнението им. В срок три дни от получаване на предложението компетентният орган извършва проверка на място на фактите и обстоятелствата, свързани с причинените екологични щети, и съставя констативен протокол. При необходимост компетентният орган дава на оператора задължително предписание за вземане на мерки за контрол, улавяне, премахване на замърсителите и/или други фактори, причинили екологични щети, с цел ограничаване или предотвратяване на последващи екологични щети, отрицателни въздействия върху човешкото здраве и последващо засягане на услуги от природните ресурси. В срок 30 дни от получаване на предложението на оператора за необходимите оздравителни мерки, компетентният орган, с проект на заповед определя оздравителните мерки, които операторът е длъжен да осъществи. Проектът на заповед се публикува, като в срок 14 дни от публикуването му могат да бъдат представени писмено препоръки и становища. При подготовката на заповедта за прилагане на оздравителни мерки компетентният орган насрочва и провежда консултации с оператора за обсъждане и избор на оздравителните мерки и разходите за прилагането им, като взема под внимание и направените законосъобразни препоръки и становища. В срок 7 дни от изтичането на срока за даване на препоръки и становища компетентният орган издава заповед за прилагане на оздравителни мерки. Заповедта се връчва на оператора и се публикува на интернет страницата на компетентния орган в срок три дни от издаването ѝ. Заповедта подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

При фактическа сложност за определяне на оздравителни мерки и/или при необходимост от допълнителни анализи компетентният орган, в срок 14 дни от получаване на предложението на оператора за необходимите оздравителни мерки определя срок 6 месеца, в който операторът изготвя доклад за оздравителни мерки и го представя на органа. По-нататък процедурата по одобряване на оздравителните мерки протича по аналогичен на описания в предходния абзац начин, но с по-дълги срокове.

Разходите за прилагане на превантивни и оздравителни мерки, включително разходите за възлагане на допълнителни анализи, са за сметка на операторите, в резултат на чиято дейност е възникнала непосредствена заплаха за екологични щети или са причинени екологични щети, с изключение на случаите когато операторът докаже, че непосредствената заплаха за екологични щети или причинените екологични щети са:

1. причинени от трето лице въпреки предприемането от оператора на всички подходящи мерки за безопасност;

2. резултат от спазване на задължително предписание, издадено от орган на

изпълнителната власт, с изключение на предписание, издадено след емисия или инцидент, причинени от дейностите на самия оператор.

Когато в случаите по т. 1 и 2 операторите са изразходвали средства за прилагане на превантивни и оздравителни мерки, те могат да поискат възстановяване на направените разходи.

Когато непосредствената заплаха или екологичната щета е в причинна връзка с дейността на двама или повече оператори, те отговарят солидарно за разходите за прилагане на превантивни и оздравителни мерки. Разпоредбите на ЗОПОЕЩ не ограничават регресните претенции между тези оператори, както и други гражданскоправни претенции на оператора срещу други лица.

В случаи на възникнала непосредствена заплаха за екологични щети или причинени екологични щети при последователни оператори отговаря последният оператор, като той има право на регресен иск срещу останалите.

Концесионерът е длъжен да отговаря за всички щети, причинени от него на околната среда и водите, при или по повод осъществяваната пристанищна дейност. При наличие на опасност и/или настъпване на екологични щети, в следствие на действие и/или бездействие на Концесонера, последният е длъжен незабавно да информира съответния компетентен орган по чл. 6, т. 2-4 от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, както и да предприеме всички необходими и приложими мерки съгласно условията и по реда, предвиден в същия закон. Всички разходи, свързани с предотвратяването на опасността от настъпване на екологични щети, предотвратяване на настъпили екологични щети, както и предприемането на оздравителни мерки, в случай на настъпване на екологични щети и тяхното отстраняване, са изцяло за сметка на Концесонера.

**2.6.** Досегашното развитие на обекта на концесия, както и концесионните анализи не показват наличие на културни ценности на обекта на концесията. Като част от съответно приложимото законодателство към концесията, ще се прилага и Законът за културното наследство (обн., ДВ, бр. 19 от 2009 г., с всички последващи изменения и допълнения в него). Въпросите, свързани с културните ценности са разгледани в проекта на концесионен договор и са изцяло в съответствие с приложимото законодателство в тази област.

## **V. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОФЕРТИТЕ**

Изискванията към икономическите оператори, потенциални участници в концесионната процедура са съобразени с предмета и стойността на концесията, както и с обема на строителството и услугите. В максимална степен са отчетени и съобразени и особеностите на обекта на концесия, както и нейната сложност.

Офертите на участниците следва да бъдат съобразени с изискванията на действащото законодателство относно проектиране и строителство на пристанищен терминал и извършване на пристанищни услуги по чл.116, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗМПВВПРБ и съпътстващи дейности по чл. 116а от ЗМПВВПРБ, включително приложимите към обекта и предмета на концесията изисквания на чл. 169 и 169а от Закона за устройство на територията, чл. 95, ал. 1 и ал. 2, чл. 112а-112г<sup>1</sup>, чл. 117 и 117б от ЗМПВВПРБ. Когато подготвят своите Оферти, Участниците трябва да

вземат предвид всяко приложимо законодателство и правила, включително, но без да се ограничава до приложимите регламенти, директиви и решения на Европейския съюз, по отношения на данъците и други публични задължения, въпросите за заетостта, условията при трудови правоотношения, безопасните и здравословни условия на труд.

Предложенията на участниците по критериите за възлагане на концесията могат да включват само изпълнение на строителство, строително-монтажни работи дейности и извършване на услуги, включени в предмета на концесията, върху концесионната територия за срока на концесията – 35 години от влизане в сила на Договора за концесия.

Паричните средства, които ще бъдат заложени в Офертите за изпълнение на задълженията по Концесията не са и няма да бъдат придобити чрез или по повод на престъпление.

Офертите не могат да съдържат предложения за промяна на предназначението на обекта на концесия, за разпореждане с него и на свързаните с него права и задължения.

Офертите следва да бъдат съобразени с изискването концесионерът да поеме изцяло на своя сметка и на свой риск завършването на пристанищния терминал и въвеждането му в експлоатация, както и неговото последващо управление и поддържане в експлоатационна годност за срока на концесията.

Видно от изложеното по-долу, не се дава необосновано предимство и не се поставя в по-неблагоприятно положение, който и да е икономически оператор, нито определено строителство или услуги.

### **1. Съгласно чл. 59 от ЗК, са предвидени следните условия за възлагане на концесията:**

- а) за участника и за посочените от него подизпълнители и трети лица не е налице основание за изключване;
- б) участникът отговаря на условията участие в процедурата;
- в) офертата на участника отговаря на минималните изисквания към офертите;
- г) концедентът е приложил критериите за възлагане, така както са посочени в документацията за концесията.

#### **1.1. Всеки Участник има право да подаде само един комплект заявление и оферта.**

Подаването от един участник или член на консорциум на повече от един комплект заявление и оферта или участието на индивидуален участник или член на консорциум в друг консорциум води до отхвърлянето на всички заявления и оферти, в които участва това лице (в качеството на участник или член на консорциум).

Въвеждането на тези изисквания за участие не нарушава принципите на пропорционалност, равнопоставеност и недопускане на дискриминация. Целта е да се елиминират възможностите за „договорки“ между участници в процедурата и да се избегнат случаите на „нагласени“ оферти, при които на практика участници в процедурата са абсолютно наясно с параметрите на офертата на други участници в процедурата, и това се прави с цел непременно да се „спечели“ съответната

процедура. Подобни случаи ще бъдат налице, когато има участие на участник в процедурата или член на консорциум, в друг участник, или като член на консорциум. Същата хипотеза на недопустима „зависимост“ е налице и когато, участник или член на консорциум подаде заявление за участие и оферта, ако взаимоотношенията му с друг участник или член на консорциум са такива, че съответните заявление и оферта могат да се смятат като отнасящи се към един и същи орган на управление на едни или същи лица. В подкрепа на изложеното по-горе са и разпоредбите на чл. 101, ал. 9-11 от Закона за обществените поръчки (правилата на обществените поръчки и концесиите, установени от Европейската комисия, следват едни и същи основни принципи, сред които и основните принципи на Договора за функционирането на Европейския съюз – принципите на равнопоставеност, и недопускане на нелоялна конкуренция). Също така, съгласно т. 61 от преамбюла на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия (Директива за концесиите), с цел борба с измамите, предотвратяването на привилегии и корупцията и за да се предотвратят конфликти на интереси, държавите членки следва да предприемат подходящи мерки, за да осигурят прозрачност на процедурата за възлагане и равнопоставеност на всички кандидати и оференти. Посочените мерки следва по-специално да имат за цел премахване на конфликтите на интереси и други сериозни нередности.

#### **Гаранция за участие в процедурата за определяне на концесионер.**

Участниците в процедурата представят гаранция за участие в размер на 6 700 лева.

Въвеждането на гаранция за участие в процедурата не се изключва както от Директивата за концесиите, така и от българския Закон за концесиите. Това, разбира се не означава, че въвеждането на гаранция за участие не следва да бъде надлежно обосновано.

В този смисъл, представянето на гаранция за участие в процедурата е и гаранция за сигурността на намеренията на съответния участник, като по този начин, потенциалният участник изразява своите сериозни намерения за довършване до край на участието си в процедурата. На следващо място – гаранцията за участие създава необходимата сигурност и на възлагащия орган, че участник в процедурата няма да се откаже неоснователно от по-нататъшно участие, след като са направени разходи по подготовката и провеждането на процедурата. „Напускането“ на определен участник, особено в края на процедурата, е и въпрос на репутационен риск за възлагащия орган.

#### **1.2. Основанията за изключване са описани подробно в Документацията за концесията и са както следва:**

Икономически оператор не се допуска до участие в качеството на участник (независимо дали като самостоятелно лице или като член на консорциум) и в случай, че подаде заявление и оферта, такъв участник ще бъде отстранен от участие, ако:

а) това лице или който и да било от неговите акционери, пряко или косвено, произхожда от държави, които са обект на санкции, наложени от Съвета за сигурност на ООН; или

б) Това лице или който и да било от неговите акционери е включено в Списъка на Европейския съюз на лица, групи и субекти, които са предмет на финансови санкции от страна на ЕС<sup>4</sup> към момента на подаване на заявлението и офертата; или

в) Това лице не може да участва като Участник в Процедурата за възлагане на основание чл. 60 от Закона за концесиите.

Основанията за изключване са посочени в чл. 60 от Закона за концесиите. За целите на настоящата процедура като основания за изключване са и: участникът или който и да е от неговите акционери, пряко или косвено произхожда от държави, които са обект на санкции, наложени от Съвета за сигурност на ООН, или участникът или който и да е било от неговите акционери е включено в Списъка на Европейския съюз на лица, групи и субекти, които са предмет на финансови санкции от страна на ЕС към момента на подаване на заявлението и офертата. Включването на основанията по чл. 60 от ЗК е надлежно обосновано от законодателя при приемането на съответните текстове от Закона за концесиите. Въвеждането на последните две основания за изключване е свързано преди всичко с отбраната и сигурността на страната, както и с обекта на концесия, а именно пристанищен терминал, част от пристанище Русе, представляващ стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България и който е част от критичната инфраструктура на страната. В подкрепа на това следва да бъде посочена и т. 69 от преамбюла на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия (Директива за концесиите), в която изрично се посочва, че концесиите не следва да се възлагат на икономически оператори, които са били признати за измама във вреда на финансовите интереси на Европейския съюз.

**1.3. В съответствие с чл. 62 от Закона за концесиите, като условия за участие са определени изисквания за технически способности и за финансово и икономическо състояние.** Изискванията са съобразени с предмета и особеностите на концесията, и осигуряват реална конкуренция. При формулирането на посочените изисквания са отчетени прогнозите за товарооборота на бъдещия пристанищен терминал, които се съдържат в концесионните анализи, както и изисквания, заложи в процедури, сходни на настоящата. Целта е да бъде определен концесионер, който да може да управлява пристанище с товарооборот, който се очаква за Пристанищен терминал със зимовник-Русе в кратки срокове след настъпване на началото на концесията. Целта е също така да се състезават участници, които са в състояние да осигурят в кратки срокове, както и за срока на концесията необходимото финансиране за изпълнението на инвестиционната програма.

Изискванията и документите, с които се доказва тяхното изпълнение, са както следва:

**Документи, доказващи техническите способности:**

---

<sup>4</sup> [https://eeas.europa.eu/topics/sanctions-policy/8442/consolidated-list-of-sanctions\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/sanctions-policy/8442/consolidated-list-of-sanctions_en)

### **Оперативен опит:**

(i) Да е експлоатирал (и в момента да експлоатира) поне едно пристанище или пристанищен терминал с обработени най-малко 40 000 (четиридесет хиляди) тона товари годишно през периода, започващ не по-рано от 1 януари 2014 г. до датата на обявлението за концесията.

(ii) В случай на консорциум това изискване следва да бъде изпълнено от члена на консорциума, който е определен като пристанищен оператор или чрез трето лице, така, както е определено в Документацията за концесията.

(iii) В случай на индивидуален участник това изискване следва да бъде изпълнено от участника или чрез трето лице така, както е определено в Документацията за концесията.

(iv) За доказване на съответствие на участника с горните изисквания, всеки от участниците трябва да представи документ във формата на съответен Образец към документацията за концесията (*Опит в експлоатация на пристанища*), надлежно попълнен за всеки от проектите, представени от участника като доказателство. Във връзка с всеки от проектите, за които се предоставя горепосоченият документ, участниците трябва да приложат удостоверение, получено от съответния собственик/възложител, удостоверяващо съдържанието на съответния образец от Документацията за концесията („*Опит в експлоатация на пристанища*“). („**Удостоверение за проект за пристанище**“). Всяко Удостоверение за пристанищен проект, ако не е на български език, се придружава от неофициален превод на български език.

(v) За избягване на съмнение: изразът (лицето) „да е експлоатирал (и в момента да експлоатира) поне едно пристанище или пристанищен терминал“ означава:

а) лицето да е експлоатирано (и в момента да експлоатира) даден пристанищен терминал, независимо под каква форма (въз основа на лиценз, концесионен договор, договор за публично-частно партньорство или сходен договор), или

б) въз основа на договор за експлоатация и управление, съгласно който пристанищният субект (публичен или частен, включително концесионер) възлага на такова лице всички дейности и услуги по експлоатация и управление на пристанище или пристанищен терминал.

### **1.3.1. Документи, доказващи финансови възможности**

#### **(а) Нетна стойност на Участника**

(i) По отношение на индивидуален участник: Общата нетна стойност (както е определена по-долу) да е равна поне на 2 500 000 (два милиона и петстотин хиляди) лева за всяка от последните 3 (три) пълни финансови години.

(ii) По отношение на консорциум: Общата нетна стойност на всички членове на консорциума да е равна поне на 5 000 000 (пет милиона) лева за всяка от последните 3 години, като в този случай това изискване се удовлетворява чрез кумулативния опит на всички членове на консорциума.

(iii) Участниците (или, в случай че участникът е консорциум, всеки член на консорциума) удостоверява финансовите възможности за възлагане на концесията чрез представяне на одитирани финансови отчети, включително отчет за приходите



и разходите, баланс и отчет за паричните потоци за последните 3 (три) пълни финансови години („**Финансови данни**“). Ако документите не са на български език, Участникът трябва да предостави неофициални преводи на български език на извлечения от документа, съдържащ основните условия на финансовите отчети, както е описано по-горе. За частта от календарната година, която не е обхваната от одитираните финансови отчети до крайния срок за подаване на оферти, участниците (или, в случай че участникът е консорциум, всеки член на консорциума), представят декларация от съответния главен финансов директор в свободна форма, потвърждаваща, че финансовото състояние и Общата нетна стойност на дружеството не са се променили съществено от края на финансовата година на последния одитиран финансов отчет, представен със заявлението. Одитираните финансови отчети и декларацията от съответния главен финансов директор се представят само от лицата, чрез които се удостоверяват финансовите възможности за възлагане на концесията (съответния член/членове на Консорциума, съответното Трето лице/Трети лица и/или комбинация от двете).

(iv) Ако участникът, или в случай че участникът е консорциум, членът на консорциума („**Субекта**“) е лице, включено в юрисдикция, която не изисква юридическите лица да подготвят одитирани финансови отчети или Субектът няма одитирани финансови отчети, този субект предоставя финансови отчети, включително отчет за приходите и разходите, баланс и отчет за паричните потоци за последните 3 (три) пълни финансови години, заедно с декларация от неговия главен финансов директор, която потвърждава, че Финансовите данни, са верни и точни. За избягване на съмнение изразът „субектът няма одитирани финансови отчети“ следва да се разбира, както липсата на законово основание за изготвяне на такива отчети, така и липсата на такива изготвени отчети, независимо от причината за това и при наличието на законов основание за това.

(v) Общата нетна стойност за целите на този параграф, означава за един субект сумата на активите на този субект, минус общите пасиви на субекта на консолидирана база, където:

(1) **Общите активи** се изчисляват като общите консолидирани активи на този Субект, определени в съответствие с Международните стандарти за финансови отчети (IFRS) или с друг сходен счетоводен или публичен счетоводен стандарт, който е допустим в юрисдикцията, в която е установен съответният Субект.

(2) **Общите пасиви** се изчисляват като общите консолидирани пасиви на този Субект, определени в съответствие с IFRS или друг сходен счетоводен или публичен счетоводен стандарт, който е допустим в юрисдикцията, в която е установен Субектът.

(vi) Изчисленията се извършват:

(A) въз основа на одитираните консолидирани финансови отчети на съответния Субект, надлежно удостоверени от независим сертифициран/регистриран експерт-счетоводител или одитор, за последната пълна финансова година, за която са налице одитирани финансови отчети към Крайния срок за подаване на Оферти; или

(B) ако (a) Субектът е установен в юрисдикция, която не изисква одит на финансовите отчети, и (b) този Субект не е одитирал финансовите си отчети – въз основа на неодитираните консолидирани финансови отчети за този Субект,

придружени от декларация от неговия Главен финансов директор, потвърждаваща общите активи и общите пасиви на Субекта за последната пълна финансова година, за която са налице такива финансови отчети до Крайния срок за подаване на Оферти.

#### **1.4. Минимални изисквания към офертите.**

Минималните изисквания към офертите са посочени подробно в Документация за концесията, включително приложенията към нея. Съответно приложение намират също така проектът на Концесионен договор и приложенията към него.

#### **1.5. Критерии за възлагане:**

Критериите за възлагане са посочени в Документацията за концесията и са както следва:

##### **1.5.1. Оценка на Финансовото предложение за фиксирана част на концесионното възнаграждение с относителна тежест – 55%:**

Задължението на концесионера за годишно концесионно възнаграждение ще включва фиксирана и променлива част, както следва:

- 1) фиксирана част в размер на не по-малко от 5200 лв. без ДДС;
- 2) променлива част на годишното концесионно възнаграждение в размер, равен на **2%** от общия размер на нетните приходи от всички дейности за текущата година, свързани с ползването на обекта на концесията.

##### **1.5.2. Оценка на Техническото предложение: с относителна тежест – 45%, съдържащо:**

- (i) Идеен план за развитие, съдържащ Инвестиционна програма за строителство и поддържане на пристанищния терминал с график за реализиране на отделните етапи от инвестиционната програма.
- (ii) Бизнес план, съдържащ:
  - a. Търговска програма за развитие на товарооборота;
  - b. Програма за качество на услугите, експлоатацията и поддръжката;
- (iii) Финансов план, съдържащ изброените в него елементи.

Идейният план за развитие, Бизнес планът и Финансовият план се предоставят в съответствие със следните подраздели А, В и С по-долу.

Където е подходящо, Участникът трябва да демонстрира своя опит във всяка област чрез примери от други пристанища или пристанищни терминали, които управлява, притежава или притежава дялово участие в тях.

#### **А. Изисквания към Идейния план за развитие**

Идейният план за развитие трябва да бъде достатъчно подробен, за да се установи неговата валидност, цялостно описание на начина, по който Участникът предлага да инвестира в довършване на строителството и развитието на Пристанищния терминал, както следва:

Строителството включва изграждане (проектиране и изпълнение на строеж) на пристанищен терминал - част от пристанище за обществен транспорт Русе, на

чиято територия ще могат да се извършват услуги по чл. 117а, ал. 2 и ал. 4, т. 1 във връзка с чл. 116, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗМПВВПРБ и са създадени условия за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник

В тази връзка и окончателната оперативната акватория на пристанищния терминал ще бъде определена при завършване на строителството и след процедиране на Генерален план за пристанището.

Строителството, както е описано по-горе, следва да бъде изпълнено до 5-та година от влизане в сила на Концесионния договор.

1. Идеиният план за развитие трябва да включва подробна инвестиционна програма за строителство и поддържане на пристанищния терминал с график за реализиране на отделните етапи от инвестиционната програма. Инвестиционната програма се изработва по размер и по направления за целия срок на концесията.

2. Размерът на инвестициите за целия срок на концесията не може да бъде по-малък от 2 848 000 (два милиона осемстотин четиридесет и осем хиляди) лева без ДДС за обекта на концесията. Инвестициите следва да бъдат насочени задължително в следните основни направления за строителство, рехабилитация, поддържане и закупуване на активи:

<b>НАПРАВЛЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИИТЕ</b>	
1.	<b>Изработване на Генерален план за изграждането на Пристанищен терминал със зимовник-Русе</b>
2.	<b>Инвестиции</b> за изграждане (проектиране и изпълнение на строеж) на пристанищен терминал - част от пристанище за обществен транспорт - Русе, в който са създадени условия и за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник
3.	<b>Рехабилитация, поддържане и закупуване на активи</b>
3.1.	<b>В АКТИВИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДЪРЖАВАТА:</b>
3.1.1.	Рехабилитация и изграждане на ограда
3.1.2.	Рехабилитация и закупуване на боларди и отбивачки
3.1.3.	Рехабилитация на вътрешно пристанищни пътища
3.1.4.	Рехабилитация на открити складови площи
3.1.5.	Реконструкция и модернизация кабелна мрежа ниско напрежение и външно осветление
3.1.6.	Рехабилитация на водопровод и канализация

3.1.7.	Строителство, доставка, рехабилитация и реконструкция на сгради и съоръжения свързани с административно битови, ремонтно обслужващи и други спомагателни дейности – периодично
3.2.	<b>В АКТИВИ, СОБСТВЕНОСТ НА КОНЦЕСИОНЕРА:</b>
3.2.1.	Закупуване и основни ремонти на ново и употребявано технологично оборудване
3.2.2.	Закупуване и монтаж на автокантар
3.2.3.	Изграждане и ремонт система за охрана и видео наблюдение
3.2.4.	Геоложки проучвания, контролни измервания на изградената реперна мрежа
3.2.5.	Програма за привеждане в съответствие с изискванията на околната и работна среда и последващ мониторинг
3.2.6.	Допълнителни нови дълготрайни материални активи, свързани с дейността - периодично
3.2.7.	Въвеждане на система по ISO и програмни продукти, обезпечаващи дейностите в пристанищния терминал.

2. Предложението за инвестиции следва да бъде съобразено с:

2.1. Изпълнените по одобрените инвестиционни проекти до момента СМР, действащото разрешение за строеж и възможността за актуализация на инвестиционните проекти регламентирана в ЗУТ;

2.2. Необходимостта при въвеждането на обекта в експлоатация и неговата последваща поддръжка да има процедиран Генерален план на основание Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт. Одобреният Генерален план е специализиран подробен устройствен план по смисъла на Закона за устройство на територията - план за регулация и застрояване за пристанищната територия в който са отразени линии на застрояване и допустими височини, плътност и интензивност на застрояване

3. В инвестиционната програма могат да бъдат включвани разходи за проучване и проектиране: т.н. изследване на геоложката структура, почвения строеж и др., необходими за изготвяне на инвестиционни проекти, екологични оценки, Доклади по ОВОС и др. проектни документи, за събаряне на сгради и разчистване на терени и др. разходи, необходими за реализиране на инвестиционната програма;

4. Разходите по инвестиционната програма следва да бъдат посочени отделно за извършване на пристанищни услуги по обработка на товари и отделно за извършването на морско-технически услуги (швартоване, снабдяване на корабите с електроенергия, вода и др.), за които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения.

5. Заложените разходи в инвестиционната програма следва да бъдат изчислени по действащи в момента цени и посочени в лева, без отчитане на инфлация.

6. В случай, че Участникът разполага с налично техническо и/или технологично оборудване, е необходимо да представи подробна информация за годината на производство и техническите им параметри, и валидна оценка към датата на подаване на офертата за техническото им състояние и балансовата им стойност към

последната приключила финансова година, и/или пазарната им стойност, определена от независим лицензиран оценител.

При непредставяне на такава информация и/или оценка Комисията няма да признава предложения за инвестиции от собствено оборудване на Участника.

7. Инвестиционни разходи за извършването на съпътстващи дейности не могат да се включват в предложената инвестиционна програма. Комисията няма да признава инвестиции за извършване на съпътстващи дейности.

8. При изготвяне на разчетите за необходимите средства за поддръжка на терминала в експлоатационна годност следва да се има предвид, че разходите за поддръжане на дълбочините в обхвата на пристанищните кранове и в зоната за маневриране и подходните канали към терминала са за сметка на държавата чрез Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". За сметка на държавата ще бъде и поддържането на необходимите дълбочини в обхвата на оперативната акватория на пристанищния терминал.

9. Относно графика за реализиране на отделните етапи на инвестиционната програма:

9.1. Календарният график се изработва по направления за извършването на инвестициите.

9.2. Графикът следва да предвижда извършването на основните мероприятия по изпълнение на инвестиционната програма за целия срок на концесията.

9.3. Строителството следва да бъде изпълнено най-късно до 5-та година от влизане в сила на концесионния договор.

## **Б. Изисквания към Бизнес плана**

Бизнес планът трябва да предоставя, достатъчно подробно, за установяване на неговата валидност, цялостно описание на начина, по който Участникът предлага да управлява, да извършва дейности и да експлоатира Пристанищния терминал. Той съдържа следните елементи, свързани с управлението и експлоатацията на Терминала за целия срок на Концесионния договор:

### **1. Търговска програма за развитие на товарооборота:**

1.1. Търговската програма следва да включва прогноза за очаквания годишен товарооборот за срока на концесията.

1.2. Товарооборотът следва да бъде разработен по видове товари. Предлаганите за обработка нови видове товари следва да бъдат съобразени с нормативните изисквания за тяхната обработка.

1.3. Търговската програма може да включва и предложения за извършването на морско-технически услуги (швартоване, снабдяване на корабите с електроенергия, вода и др.), за които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения. В този случай производствената програма следва да бъде разработена поотделно за всяка предлагана морско-техническата услуга (швартоване, снабдяване на корабите с електроенергия, вода и др.), която Участникът предлага да извършва на пристанищния терминал.

1.4. Търговската програма може да включва и предложения за извършване на съпътстващи дейности. В този случай производствената програма следва да определя зоната, в рамките на пристанищната територия, в която ще се извършва

съпътстващата дейност и вида на дейността. Участникът има право да прави предложения и след подписване на концесионния договор при условия и по ред, определени в него.

**2. Програма за качество на услугите, експлоатация и поддръжка, която включва описание на най-малкото, но не само, на следните елементи:**

2.1. Общата стратегия на Участника за разработване и предоставяне на качество на пристанищните услуги и услуги по поддръжка.

2.2. Предложената система за управление на активите, с която се гарантира, че оборудването и съоръженията на Терминала са надлежно поддържани, подновявани или ремонтирани в съответствие с най-добрите практики в сектора и полезния живот на оборудването и съоръженията.

2.3. Процедури на съгласуване на действията по управление и поддържане на терминала с пристанищната власт и другите компетентни органи.

2.4. Организационно-управленски план, съдържащ вътрешната структура и организация на дейностите по концесията с определяне на конкретни мерки за постигане на ефективност на организацията на работа на пристанищния терминал

2.5. Програма за безопасност и сигурност, която включва конкретни мероприятия за осигуряване изпълнението на специалните изисквания на действащата нормативна уредба относно сигурността и безопасността на пристанищата, в това число концепция за вътрешен мониторинг и контрол, аварийен план, планове по сигурност на територията и около територията на пристанищния терминал, за опазване на националната сигурност, отбраната на страната и обществения ред.

2.6. Необходимата организация за осигуряване на възможност и условия за безопасен временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления, съгласно Раздел X от Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега.

**3. КОНЦЕСИОНЕРЪТ** се задължава да изпълнява предложенията си, включени в Бизнес плана, представляващ част от Офертата му за участие в процедурата за определяне на концесионер и възлагане на концесията – Приложения № 6, а именно

а) да изпълнява стриктно всички задължения, предвидени в законодателството, включително свързаните с най-добрите международни практики при управлението и експлоатацията на пристанищен терминал относно: осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд, обучение; квалификация и преквалификация на персонала.

б) при сключване на колективен трудов договор да се решават при възможно най-добрите параметри въпросите, свързани с: условията за постъпване на работа, трудова заетост, квалификация и преквалификация; работно време, почивки, отпуски; трудови и други възнаграждения и обезщетения; безопасни и здравословни условия на труд; обществено, здравно осигуряване и застраховки; социално-битово и

културно обслужване; синдикална дейност.

в) да въведе организационни мерки, насочени към подобряване на трудовата, производствената и технологична дисциплина на работниците и служителите на Пристанищния терминал. Да въведе системата на заплащане на труда, включваща социални придобивки за служителите, в зависимост от конкретните умения и постигнатите резултати.

г) чрез обучение и преквалификация да осигури, работниците и служителите да придобият необходимите умения, опит и квалификация, което ще им позволи да изпълняват професионално възложените им задължения.

д) във връзка с регистрацията си като пристанищен оператор и в процеса на издаването на удостоверения за експлоатационна годност на Обекта на концесия да разработи и изпълнява по време на концесията: Технологичен план и описание на основните параметри и характеристики на терминалните съоръжения съгласно Приложения № 3 и № 4 към Наредба 19 от 2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България или заместващ го нормативен документ, Правилник за организация на работата в терминала – в съответствие с изискванията, в т.ч. и схеми за организация на вътрешен и междутерминален транспорт, План за действие при бедствия, аварии и катастрофи, Технологични карти (карти за типов технологичен процес) в съответствие с изискванията на Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти или заместващ нормативен акт, както и в съответствие с изискванията на действащото законодателство.

е) освен задължителната по действащото законодателство статистическа информация да разработва периодични експлоатационни анализи, отнасящи се до обработените товари, плавателните съдове и сухопътните транспортни средства. За изпълнението на тези задачи да внедри система за обработка на данни с подходящ софтуер и хардуер, в разумен срок;

ж) да създаде ефективна и модерна организация за експлоатация и поддържане, която ще позволи през цялото време на Срока на концесията при извършването на концесионната дейност пристанищната инфраструктура и пристанищното оборудване на терминала да бъде в добро оперативно състояние. При възникване на аварийни проблеми да осъществява за своя сметка необходимата реконструкция, рехабилитация и ремонт, за да се гарантира стабилност и сигурност на елементите на инфраструктурата и нормалната им работа, както и тяхната експлоатационна годност през Срока на концесията.

з) да поддържа Пристанищния терминал в добри хигиенни условия като въведе система за редовно събиране и изнасяне на отпадъците в срок до 3 месеца от въвеждане на Обекта на концесия в експлоатация. Концесионерът следва да осигури дейностите по събиране, транспортиране, съхранение и обезвреждане на отпадъци и на остатъци от корабни товари съгласно действащото законодателство, в това число да получи необходимите разрешения по Закона за управление на отпадъците за извършване на дейности по събиране, транспортиране, съхранение и обезвреждане на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари в срок до 6 месеца от въвеждане на Обекта на концесия в експлоатация, или да сключи договор за това с лицензирана фирма.

## **В. Изисквания към Финансовия план**

Приема се, че финансирането не е възможно да бъде напълно и безусловно гарантирано и осигурено към Крайния срок за подаване на Заявления и Оферти.

1. Финансовият план предоставя, достатъчно подробно за установяване на неговата валидност, изчерпателно описание на начина, по който Участникът предлага финансиране на Идейнния план за развитие.

2. Финансовият план представя източници на финансиране на предложената от него инвестиционна програма чрез използване на най-ефективните и налични източници на капитал, така че финансовото въздействие върху потребителите на пристанищни услуги. По-конкретно, Участникът трябва да предостави:

2.1. Описание на евентуалните източници на финансиране (като собствен капитал, заеми от акционери/съдружници и външни кредити); и

2.2. Индикация за график и наличност на средства и подкрепа на кредитни и финансови институции с очертани основни параметри, например лихвени проценти, плащане на главница, основни задължения, изисквания към резерв, клаузи за неизпълнение, гаранции и др.

### **1.6. Методика за Оценка на Офертата**

Финансовото предложение и Техническото предложение се оценява в съответствие с критериите, посочени в Документацията за концесията.

Финансовото предложение се състои от количествена част, която се оценява в съответствие с посоченото по-долу в т. I.

Техническото предложение се оценява в съответствие с посоченото по-долу в т. II.

Офертите ще получат обща оценка и класиране въз основа на оценяването на Финансовото предложение и Техническото предложение.

Общото оценяване на всяка Оферта се получава от сумата на претеглените общи оценки за всеки критерий със съответните тегла и съгласно долупосоченото.

$$OO_i = 55\% * OFP_i + 45\% * OTP_i$$

Където:

“OO<sub>i</sub>” е общата оценка на Предложението на Участник “i”;

“OFP<sub>i</sub>” е оценката на Финансовото предложение на Участник “i”;

“OTP<sub>i</sub>” е оценката на Техническото предложение на Участник “i” (P1, P2 и P3).

Концесията ще бъде възложена на Участника, подал Предложение с най-висока обща оценка.

### **I. Оценка на Финансовото предложение:**

Предложенията на участниците по критерий „размер на фиксирана част от годишното концесионно възнаграждение“ се оценява по следната формула:



$$OFPi = \left( \frac{FKVi}{FKVmax} \right) * 100$$

Където:

“OFPi” е оценката на Финансовото предложение на Участник “i”;

“FKVi” е фиксираната част от концесионното възнаграждение, предложена от Участник “i”; и

“FKVmax” е най-високия размер на фиксираната част от концесионното възнаграждение, предложен в откритата процедура.

## II. Оценка на Техническото предложение: (P1, P2 и P3)

Оценката на Техническото предложение ще се основава на скала от 100 точки. Оценяването на Техническото предложение се разделя на следните Компоненти и Основни критерии:

Компонент	Получени точки	Основни критерии
Идеен план за развитие (P1)	0 до 55	<ul style="list-style-type: none"> <li>Съответствие на Идеиния план за развитие с изискванията и условията на Раздел VII точка 2.2, буква “А” от тази Документация;</li> <li>Съгласуваност на представения Идеен план за развитие с Финансовото предложение, Бизнес план и План за финансиране;</li> <li>Съответствие на представения Идеен план за развитие с условията на проекта на Концесионен договор,</li> <li>Очаквани нива на изпълнение, свързани с предложените инвестиционна програма и инвестиционни проекти по отношение на: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Функционалност на предложената инвестиционна програма и инвестиционни разходи;</li> <li>(b) Осигуряване на качество на пристанищните услуги;</li> </ul> </li> </ul> <p>Осигуряване на надеждност, достъпност, поддръжка, безопасност, сигурност, здраве и околна среда.</p>
Бизнес план (P2)	0 до 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>Съответствие с изискванията и условията на Раздел VII точка 2.2, буква “Б” от тази Документация.</li> <li>Съгласуваност на представения Бизнес план с Финансовото предложение на участника, предложения Идеен план за развитие и Плана за финансиране.</li> <li>Съответствие с условията на проекта на Концесионен договор.</li> <li>Представено изложение на прилаганите в Бизнес плана допускания.</li> <li>Очаквано изпълнение на Търговската програма за</li> </ul>

		<p>развитие на товарооборота и Програма за качество на услугите, експлоатацията и поддръжката в Бизнес плана.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Описание на организацията, мерките и дейностите в предложената Програма за безопасност и сигурност</li> </ul>
План за финансиране (P3)	0 до 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Съответствие с изискванията и условията на Раздел VII точка 2.2, буква "С" от тази Документация.</li> <li>• Съгласуваност на представения План за финансиране с Финансовото предложение, Идейния план за развитие и Бизнес плана</li> <li>• Съответствие с условията на проекта на Концесионен договор</li> <li>• Стратегия и подход за гарантиране на ангажираността на източниците за финансиране на предложението Финансов план</li> </ul>

Максималният брой точки, който може да се получи за оценка на Техническото предложение е 100 точки.

За всяка Качествена разработка от Техническото предложение:

**1.** На Участника се присъжда **максималният брой точки**, предвиден за оценка на Качествената разработка по всеки Компонент, въз основа на всеки Основен критерий, когато предложението:

(а) съответства напълно на изискванията на документацията за концесията, както и на приложимата нормативна уредба;

(б) съдържа всички изискуеми мерки и елементи и предвижда осъществяването на всички дейности, предвидени по всеки определен Основен критерий от всеки Компонент и е съобразено напълно с всички указания на документацията за концесията, относно изработването на предложението;

(в) съдържа ясно и детайлно описание на действията и мерките, които ще бъдат предприети от Участника за изпълнение на заложените цели;

(г) съдържа мотивирано и обосновано описание на взаимовръзките и последователността на отделните действия и мерки;

(д) налице е изчерпателно обосноваване на всички ключови аспекти при осъществяване на целите на Концесията, чрез съответния Основен критерий от всеки Компонент чрез предложените мерки, съгласно условията на проекта на Договора за концесия и приложимите законови изисквания;

(е) налице са пълна обвързаност и съответствие между предвидените действия и мерките, предложени по всички Основни критерии и Компоненти, предмет на оценка.

**2.** На Участника се присъждат **75% (седемдесет и пет на сто) от максималния брой точки**, предвиден за оценка на Качествените разработки по всеки Компонент, въз основа на всеки Основен критерий, когато предложението:

(а) съответства в значителна степен на изискванията на документацията за

концесията, както и на приложимата нормативна уредба;

(б) съдържа всички изискуеми мерки и елементи и предвижда осъществяването на всички дейности, предвидени по всеки определен Основен критерий от всеки Компонент и е съобразено в значителна степен с всички указания, относно изработването на предложението, посочени в документацията за концесията;

(в) съдържа ясно описание на действията и мерките, които ще бъдат предприети от Участника за изпълнение на заложените цели;

(г) налице е взаимна обвързаност и съответствие между предвидените действия и мерките, предложени по всички Основни критерии и Компоненти, предмет на оценка.

**3. На Участника се присъждат 50% (петдесет на сто) от максималния брой точки,** предвиден за оценка на Качествените разработки по даден критерий или всеки Компонент, въз основа на всеки Основен критерий, когато предложението:

(а) съответства частично на изискванията на документацията за концесията, както и на приложимата нормативна уредба;

(б) съдържа мерки и елементи и предлага осъществяването на дейности, предвидени по определен Основен критерий или Компонент и е съобразено с дадените задължителни указания, относно изработването на предложението, посочени в документацията за концесията;

(в) съдържа описание на действията и мерките, които ще бъдат предприети от Участника за изпълнение на заложените критерии;

В горепосочените критерии:

„**Ясно**” – следва да се разбира като обвързано с недвусмислени логически връзки; последователно, добре структурирано;

„**Детайлно**” – следва да се разбира като подробно, изчерпателно, обстоятелствено, обстойно и в детайли.

**4. В случай, че Техническо предложение получи поне 1 (една) [оценка] „0“ по Разработките по някои от компонентите на P1, P2 и P3 по-горе, съответната Оферта ще бъде отхвърлена и съответният Участник се отстранява от участие.**

**5. В случай че има само един допуснат Участник, се спазват следните принципи:**

(а) Комисията оценява Офертата за съответствието ѝ с всеки един критериите за възлагане и методиката за оценка на офертите, както и за спазване на всички изисквания в Документацията за Концесията.

(б) В случай че Комисията констатира несъответствие с изискванията на Документацията за Концесията, предлага на Концедента прекратяване на Процедурата за определяне на концесионер и възлагане на концесия на основание чл. 117, ал. 1, т. 2 от Закона за концесиите.

**Обосновка на критериите за възлагане на концесията** - Критериите за възлагане на концесията са в съответствие със Закона за концесиите. Съгласно чл. 68, ал. 1 от Закона за концесиите, като критерии за възлагане концедентът определя обективни изисквания, свързани с предмета и обекта на концесията, оценката на

които дава възможност да се определи икономически най-изгодната оферта при най-добро съотношение „качество-цена“. Целесъобразността на предлаганите критерии и тяхната относителна тежест при оценка на предложенията на участниците в процедурата се определят от предмета на концесията, необходимостта от извършване на инвестиции за изграждане на обекта на концесията и въвеждането му в експлоатация, целите на концесията и справедливото разпределение на ползите от концесията между концедента и концесионера. Най-висока относителна тежест е дадена на критерия „Финансовото предложение за фиксирана част на концесионното възнаграждение“, чрез което е отчетен интересът на държавата от получаване на насрещна престация за предоставеното право на експлоатация на услугата от обществен интерес при отчитане на баланса между интересите на двете страни по концесионното правоотношение. Чрез Техническото предложение на участниците са отчетени целите на концесията, и именно необходимостта от изграждане и поддържане на обекта в експлоатационна годност и осигуряване на неговото развитие чрез професионално управление и инвестиции в пристанищната територия и инфраструктура.

## **VI. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА КОНЦЕСИЯТА, ВКЛЮЧИТЕЛНО МАКСИМАЛНИЯ СРОК НА КОНЦЕСИЯТА**

### **1. Прогнозна стойност на концесията:**

Съгласно чл. 27 и чл. 28 от Закона за концесиите за всяка концесия за строителство се определя стойност на концесията. Стойността на концесията включва общия оборот на концесионера за срока на концесията без данък върху добавената стойност (ДДС), получен като приходи от експлоатацията на строежа или на услугите.

При откриване на процедурата за определяне на концесионер стойността на концесията се определя от концедента, като прогнозна стойност. В прогнозната стойност на концесия за строителство се включва стойността на следните възможни прогнозни приходи на концесионера:

- приходите от експлоатацията на строежа или на услугите, включени в предмета на концесията;
- приходите от всяка възможна опция и от всяко удължаване на срока на концесията или от друго изменение на концесионния договор;
- приходите от такси и глоби, заплащани от ползвателите на строителството или на услугите, освен тези, които е предвидено да се събират за концедента;
- плащанията или всякакви финансови предимства, предоставени под каквато и да е форма на концесионера от концедента, включително компенсация за изпълнението на задължение във връзка с обществена услуга и субсидии;
- безвъзмездните средства или всякакви други финансови предимства, предоставени под каквато и да е форма от други лица за изпълнението на концесията;
- приходите от продажба на активи, които са част от обекта на концесия;

- всички доставки и услуги, предоставени от концедента на концесионера, когато такива са необходими за изпълнението на строителството или предоставянето на услугите.

За всеки приход е определен тренд за нарастване в следващите 35 (тридесет и пет) години. Изготвена е обобщаваща таблица на приходите по видове, получената обща стойност на приходите е дисконтирана с дисконтов фактор 4%.

Прогнозната стойност на концесията за строителство и на концесията за услуги се изчислява въз основа на обективен метод съгласно Наредбата за изискванията за определяне на финансово-икономическите елементи на концесията.

#### **Методика за изчисляване на прогнозната стойност на концесията:**

Общият оборот на концесионера (без ДДС) при експлоатацията на обекта на концесия, е получен като сума от всички приходи от експлоатацията на услугите, които са предмет на настоящата процедура, при отчитане на следните основни допускания:

- Срок на концесията – 35 години;
- Участникът, определен за концесионер ще получи право да реализира приходи от извършване на стопански дейности в обекта на концесия.
- Прогнозните приходи, които концесионерът ще получава от извършването на пристанищни дейности са изчислени, както следва:

<b>Показател, източник на приход</b>	<b>Стойност на концесията в лева</b>
<b>1. Прогнозни приходи от пристанищни дейности, включващи приходите на бъдещия концесионер от:</b>	<b>10 810 246</b>
- приходи от товаро-разтоварна дейност	
- приходи от складова дейност	
- други пристанищни дейности	
<b>ОБЩО:</b>	<b>10 810 246</b>

Съгласно чл. 4, ал. 3 от Наредбата за изискванията за определяне на финансово-икономическите елементи на концесията, прогнозната стойност на концесията за строителство се изчислява въз основа на метода за дисконтиране на паричните потоци с дисконтов процент в размер на 4%.

Прогнозната стойност на концесията е изчислена без приспадане на прогнозните разходи, които концесионерът ще извърши при експлоатацията и управлението на обекта на концесия.

**Общо изчислената прогнозна стойност на концесията е в размер на 10 810 246 лева или EUR 5 527 191.**

## **2. Икономически баланс на концесията и разпределение на рисковете:**

### **2.1. Икономически баланс на концесията.**

За срока на концесията е необходимо поддържането на икономическия баланс. Икономическият баланс се дефинира като равновесие между ползите за концесионера и концедента при поетите от тях рискове през целия срок на концесията.

На първо място, икономическият баланс на концесията се определя от правата и задълженията на страните и условията за осъществяване на концесията, описани в концесионния договор. За целите на определяне на икономическия баланс са включени прогнозни матрица на основните рискове и норма на възвръщаемост за концесионера. Справедливото разпределение на икономическата изгода между концедента и концесионера изисква преките приходи на държавата от концесионни плащания и данък печалба, и печалбата на концесионера от дейностите в обекта на концесия да са балансиранни.

Преките икономически ползи за държавата ще бъдат постъпленията от първоначалното и от годишните концесионни възнаграждения, от данък печалба и от извършени от концесионера инвестиции в публична държавна собственост. Освен посочените преки икономически ползи, налице са и икономически мултипликационни ефекти за българската икономика, представляващи социални ползи, ползи от генерирането на нови работни места, ползи за бизнеса, които макар и да не притежават конкретно финансово изражение, безспорно имат икономически ефект за държавата.

За Концесионера ползите, които ще бъдат реализирани от концесията се изразяват в получаването на възвръщаемост на вложения собствен капитал в подобряване на пристанищната инфраструктура и генерираните парични потоци от управлението на обекта на концесията.

При определянето на икономическия баланс на концесията е заложено следното разпределение на основните рискове и ползите от Концесията:

#### **1. Концесионерът поема следните основни групи рискове:**

1.1. Оперативен риск – Концесионерът поема изцяло оперативния риск, като с настоящия договор не му се гарантира при нормални условия на експлоатация възвръщането на направените инвестиции и на разходите по експлоатацията на Обекта на концесия и на услугите - предмет на концесията. Поетият от концесионера оперативен произтича от фактори, които са извън контрола на страните по договора, и представлява от излагане на колебанията на пазара относно търсенето и/или предлагането на Обекта на концесия и/или на услугите, предоставяни чрез Обекта на концесия. Рисковете, свързани с лошо управление, с неизпълнение на договорни задължения от страна на концесионера, както и с непреодолима сила, не се смятат за оперативен риск. Риск, свързан с търсенето, е вероятността за настъпване на събития, факти или обстоятелства, които могат да окажат неблагоприятно влияние върху пазарното търсене на Обекта на концесията или на предоставяните в Обекта на концесия услуги. Риск, свързан с предлагането, е вероятността Обектът на концесията или предлаганите в него услуги да не съответстват на изискванията на пазара. Рискът, свързан с предлагането, включва и риска за наличност на предоставяните услуги. Риск за наличност е вероятността за настъпване на събитие,

факт или обстоятелство, което може да окаже влияние върху предоставянето на услугите във вид, обем, качество и време за изпълнение, които съответстват на определеното в Договора за концесия.

**1.2. Риск, свързан с търсенето**, е вероятността за настъпване на събития, факти или обстоятелства, които могат да окажат неблагоприятно влияние върху пазарното търсене на Обекта на концесията или на предоставяните в Обекта на концесия услуги.

**1.3. Риск, свързан с предлагането**, е вероятността Обектът на концесията или предлаганите в него услуги да не съответстват на изискванията на пазара. Рискът, свързан с предлагането, включва и риска за наличност на предоставяните услуги. Риск за наличност е вероятността за настъпване на събитие, факт или обстоятелство, което може да окаже влияние върху предоставянето на услугите във вид, обем, качество и време за изпълнение, които съответстват на определеното в този Договор за концесия.

**1.4. Строителен риск** – С подписване на настоящия договор Концесионерът поема изцяло всички рискове, свързани с проектиране и със строителството на пристанищния терминал и на строителни и монтажни работи, извършвани в Обекта на концесия. Строителният риск е вероятността от настъпване на събития, факти или обстоятелства, които могат да окажат влияние върху стойността или върху времето за изпълнение на възложеното с концесията строителство.

**1.5.** В настоящият договор **не е налице споделен риск** по смисъла на чл. 31, ал. 6 от ЗК.

Настъпването на обстоятелства, обуславящи частично или изцяло един или повече от рисковете, включени в групите рискове, посочени по-горе, не представлява нарушаване на икономическия баланс на Концесията. Обстоятелствата, при възникването на които икономическият баланс ще се счита за нарушен са определените в чл. 123, ал. 2 от Закона за концесиите. Освен тях в Концесионния договор са включени и други обстоятелства от фактически или правен характер, които водят до нарушаване на икономическия баланс на концесията, като при определянето им са отчетени финансово-икономическите параметри на концесията и промяната им под въздействие на тези обстоятелства. Като такива са определени:

а. в резултат на промени в законодателството или с влязъл в сила акт на регулаторен орган са се променили съществено условията за финансиране, управление или поддържане на Обекта на концесията и/или условията за предоставяне на услугите с Обекта на Концесията;

б. погине целият или част от Обекта на концесията или настъпи обективна невъзможност за ползването му по предназначение, освен в случаите, когато погиването или обективната невъзможност се дължи на виновно действие или бездействие на КОНЦЕСИОНЕРА, както и в случай, че до 5-тата година от срока на концесията, същия не изгради обекта на концесия, поради обстоятелства, които не са по негова вина;

в. при последващо възникване на опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за околната среда, за човешкото здраве, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред;

г. ако в рамките на две последователни години от Концесията действителната Вътрешна норма на възвръщаемост на собствения капитал на КОНЦЕСИОНЕРА

надхвърли с тридесет процента (30%) размера на Вътрешната норма на възвръщаемост на собствения му капитал съгласно офертата на КОНЦЕСИОНЕРА, КОНЦЕДЕНТЪТ има право на възстановяване на баланса в своя полза. За тази цел Страните се съгласяват да възстановят баланса в полза на КОНЦЕДЕНТА чрез увеличаване на Годишното концесионно възнаграждение с тридесет процента (30%). В случай че действителната Вътрешна норма на възвръщаемост на собствения капитал на КОНЦЕСИОНЕРА спадне под Вътрешна норма на възвръщаемост на собствения капитал, съгласно офертата на КОНЦЕСИОНЕРА, се намалява годишното концесионно възнаграждение до нивото отпреди съответното увеличение.

д. в резултат от непреодолима сила трайно се преустановят дейности по договора;

е. в случай на непредоставяне от концедента на концесионера на Обекта на Концесията и/или непредаване от концедента на концесионера на съществуващите към момента на подписване на Концесионния договор Строителните книжа и документите, свързани с изграждането на Обекта на концесия;

ж. при всяко съществено отклонение от Идейния план за развитие, представляващ част от Офертата на концесионера, вследствие на промени, инициирани и/или изисквани от концедента или Компетентни органи чрез процеса на одобряване на даден Генерален план или Проект за строителство, с изключение на промени, необходими с оглед привеждане в съответствие със Законодателството, или промяна, която е била договорена между концедента и концесионера в съответствие с условията на Концесионния.

Методите, предвидени в Концесионния договор за възстановяване на баланса на концесията, са промяна на съществуващите към този момент плащания, продължаване на съответния срок на концесията с цел КОНЦЕСИОНЕРЪТ да изпълни задълженията си по Договора за концесия и/или преразглеждане на инвестиционната програма и намаляване на сумите, които в противен случай КОНЦЕСИОНЕРЪТ или КОНЦЕДЕНТЪТ биха дължали по Договора за концесия.

### **3. Концесионно възнаграждение:**

Концесионерът дължи на Концедента следните концесионни възнаграждения:

1. Еднократно концесионно възнаграждение в размер **6 700 лева без ДДС или неговата равностойност в евро**, платимо по банков път в срок, определен в концесионния договор.

2. Годишно концесионно възнаграждение, съставено от две части - фиксирана и променлива:

2.1. фиксирана част в размер на не по-малко от 5 200 лв. без ДДС;

2.2. променлива част на годишното концесионно възнаграждение в размер, равен на **2 % (две на сто)** от общия размер на нетните приходи от всички дейности за текущата година, свързани с ползването на обекта на концесията.

3. Годишното концесионно възнаграждение се заплаща след изтичане на 5 (пет) години от датата на влизане в сила на Концесионния договор.



4. Фиксираната част на Годишното концесионно възнаграждение се извършва независимо от финансовите резултати на концесионера и се индексира на всеки три години с индекса на потребителските цени с натрупване за тригодишен период.

#### **4. Обосновка на предложението за концесионно възнаграждение и гратисния период за неговото заплащане:**

Предложението за еднократно концесионно възнаграждение цели гарантиране на:

- финансовата надеждност на избрания кандидат;
- риска от неблагоприятие през първите години на договора и евентуалната невъзможност за плащане на плащането;
- евентуалните разходи свързани с обявяването на нова процедура за избор при невъзможност избрания концесионер да изпълни договорните си задължения.

Предназначението на фиксираното концесионно възнаграждение е да преразпредели такава част от приходите на концесионера в полза на концедента, която да е икономически допустима и справедлива, давайки сигурност и на двете страни по концесионния договор. Фиксираната част на концесионното възнаграждение представлява онази стойност, под която не е финансово оправдано да се сключва договор с концесионер. Хипотезата е, че падайки под това базисно ниво, той предлага по-лоши финансови условия от съществуващото до момента положение и от възможността терминалът да се стопанисва от държавата и риска от неизпълнение на клаузите по бъдещия концесионен договор е много голям.

Въвеждането на променливата част на концесионното възнаграждение е с цел да се защити интереса на концедента. Променливата част на база нетни приходи от всички дейности за текущата година, свързани с ползването на обекта на концесията, обезпечава значителни постъпления в държавния бюджет за относително дълъг период от време за срока на концесията. Същото е дължимо към концедента ежегодно (след изтичане на гратисния период), във фиксирания му размер от 2% от всички реализирани приходи, независимо от техния размер за съответната година.

Определеният размер на концесионното възнаграждение е мотивиран с финансово-икономическия анализ. Въз основа на констатациите в анализа е предвиден гратисен период, през който концесионерът не дължи концесионно възнаграждение.

Гратисният период за заплащане на годишното концесионно възнаграждение е въведен предвид това, че през първите 5 години от датата на влизане в сила на договора за концесия, концесионерът ще извършва основната част от инвестициите за довършване на пристанищния терминал, чиито производствен капацитет може да бъде постигнат едва след въвеждането му в експлоатация. От този момент е икономически обосновано концесионерът да извършва плащания в полза на държавата.

До изтичане на гратисния период еднократното концесионно плащане, ще бъде единственото плащане от концесионера към Концедента.

След изтичане на гратисния период концесионерът ще извършва годишни концесионни възнаграждения съставени от две части – фиксирана и променлива.

За срока на концесията се очаква постъпленията от концесионни възнаграждения да надхвърлят 378 хил. лева (без ДДС). Сумата е изчислена на база определения

минимален размер на фиксираното концесионно възнаграждение (156 хил. лева без ДДС), първоначалното концесионно възнаграждение (6 700 лева без ДДС) и очакваните постъпления от променливо концесионно възнаграждение, изчислени на база очаквани приходи от експлоатацията на обекта на концесия във финансово-икономическия модел в размер на не по-малко от 216 хил. лева. Следва да се отбележи, че тъй като размера на фиксирана част от годишното концесионно възнаграждение е елемент на оценка, се очаква сумата на приходите от фиксирано концесионно възнаграждение да е в по-големи размери.

Към финансовите ползи за държавата следва да добавим и приходи от данъци (корпоративен данък в размер на 10% от печалбата на концесионера), който за целия срок на концесията на база изчисленията във финансово-икономическия модел е в размер на не по-малко от 300 хил. лева, както и предвидените минимални инвестиции в размер на 2 848 хил. лева без ДДС.

### **5. Срок на концесията:**

Допустимият срок на концесията за строителство съгласно чл. 34, ал. 1 от Закона за концесиите е 35 години. Срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанието за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.

**За концесията на Пристанищен терминал със зимовник-Русе е определен срок на концесията 35 г., с възможност за удължаване, като общият срок на всички удължавания не може да бъде по-дълъг от една трета от 35 години, или общият срок на всички удължавания не може да бъде по-дълъг от 11,7 г. (140 месеца)**

Водещ критерий при определянето на оптимален срок за възлагане на пристанищните терминали на концесия е **достигането на удовлетворителна рентабилност** така, че при такъв срок промените в рентабилността да са толкова ниски с увеличаване на годините, че аргументите за удължаване срокът на концесия да са пренебрежими.

Важен за определянето на срока на концесиониране на пристанищните терминали е и амортизационния период на повечето пристанищни активи. **Той трябва да позволява на концесионера да извлече полза от използването на по-голяма част от полезния живот на инвестициите, които е направил.**

Доколкото срокът на концесиониране е пряко свързан и с изискването от страна на концесионера да изплати направените от него инвестиции по най-ефективен начин, оптималното определяне на продължителността на концесионния договор ще се отрази и на ценовата политика на концесионера. Съществува риск при неефективно определен срок на концесията единствената икономическа алтернатива пред концесионера да бъде увеличение на цените на услугите. Такива действия биха довели до загубване на конкурентоспособността на пристанищния терминал в сравнение с другите терминали в региона, които много по-правилно са обвързали структурирането на цените с инвестиционната си програма, амортизацията и периода на възвръщаемост.

**Факторите, които влияят върху решението относно продължителността на концесията са много, но някои от основните са:**

- мотивиране на концесионера чрез срок, който да бъде икономически изгоден за него;

- да се даде възможност да бъде постигната положителна ННС от инвестициите, като в същото време държавата получи след изтичане на концесионния срок един добре работещ пристанищен терминал, който може да бъде отдаден с нов концесионен договор при по-добри финансови параметри;

- по-дългия срок на концесията би стимулирал правенето и на инвестиции, които няма да бъдат предварително договорени, но ще спомогнат за развитието на извънпристанищни услуги и дейности и респ. ще спомогнат за повишаване на финансовия резултат, а оттам до увеличение на променливата част от концесионното възнаграждение.

Срокът е определен така, че да бъдат гарантирани интересите както на концесионера, така и на концедента. Гарантирането на интересите и на двете страни е предпоставка за заинтересованост от изпълнение на поетите задължения по концесионния договор. Концедентът има интерес да получава концесионните възнаграждения, да бъдат направени планираните инвестиции и обектът на концесия да бъде поддържан в експлоатационна годност в съответствие с нормативните изисквания. Концесионерът има интерес да постигне желаното ниво на възвръщаемост, чрез експлоатацията на обекта на концесия и да си възвърне вложените средства (инвестиции). На базата на изготвения финансово-икономически анализ, в съответствие с изискванията на Наредбата за изискванията за определяне на финансово-икономическите елементи на концесията, е обоснована финансовата ефективност на проекта при срок малко по-дълъг от 33 години и вътрешна норма на възвръщаемост 4,506%.

## **VII. УСЛОВИЯ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА**

Концесията се осъществява с осигурени от концесионера средства и при поемане от негова страна на оперативния и строителния риск при следните условия:

1. Да извърши в срок до 5 години от влизането на Концесионния договор в сила на строителство за изграждането на пристанищен терминал, в който са създадени условия и за временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления т.е. пристанищен терминал със зимовник и въвеждането му в експлоатация;

2. Да изготви Генерален план, на основание Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт, приет по реда на действащото законодателство;

3. Да създаде за срока на договора необходимата организация за осигуряване на възможност и условия за безопасен временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в оперативната акватория, с цел предпазването им от въздействието на стихийни природни явления, съгласно Раздел X от Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега;

4. Да осигури качество на услугите, управление и поддържане в наличност на обекта на концесията за срока на концесията, вкл. осъществяване на контрол на качеството на поддържане на обекта на концесията във физическо състояние и

неговата безопасна експлоатация съгласно изискванията част Б "Мерки за поддържане на строежа и срокове за извършване на ремонти" и част В "Указания и инструкции за безопасна експлоатация" на техническите паспорти на строежите, включени в Обекта на концесията на свой риск и изцяло за своя сметка. Концесионерът е длъжен да поддържа в наличност пристанищни услуги по обработка на товари и поща и на морско-технически пристанищни услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения, както и осигуряване за срока на концесията на тяхната непрекъснатост и ниво на качество в съответствие с концесионния договор;

5. Да управлява и поддържа Обекта на концесия в експлоатационна годност за срока на този Договор за концесия след пълното му въвеждане в експлоатация и вписване на пристанището в регистъра на пристанищата по чл. 92, ал. 4 от ЗМПВВПРБ на свой риск и изцяло за своя сметка;

6. Да използва подизпълнители при изпълнението на концесионния договор с **изключение на пристанищните услуги описани в предмета на концесията**, в случай че в заявлението си е посочил дела от концесията и видовете дейности от нейния предмет, които ще се изпълняват от подизпълнители. **КОНЦЕСИОНЕРЪТ** има право да сключва договори с подизпълнители за извършване на стопански дейности и на строителни и монтажни работи, съгласно условията на Договора за концесия;

7. Да изпълни напълно Идейния план, включващ Инвестиционна програма за строителство и поддържане на пристанищния терминал с график за реализиране на отделните етапи от инвестиционната програма; Задължителните инвестиции, които концесионерът ще реализира в обекта на концесия за срока на договора са в размер не по-малко от **2 848 000 лева без ДДС**, посочени в инвестиционната програма на концесионера, приложение № 6 към концесионния договор;

8. Да изпълни напълно Бизнес плана представляващ част от Офертата му за участие в процедурата за определяне на концесионер и възлагане на концесията;

9. Да заплаща на концедента годишните концесионни възнаграждения, определени съгласно Офертата му за участие в процедурата за определяне на концесионер и възлагане на концесията;

10. Да застрахова Обекта на концесията за своя сметка за всяка година от срока на концесията в съответствие с действащото законодателство и с клаузите на Договора за концесия;

11. Концедентът е собственик на всички приращения и подобрения, изградени трайно върху територията на Обекта на концесия;

12. Концесионерът е длъжен да спазва изискванията на законодателството и изискванията, определени от компетентните държавни органи, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, живота и здравето на гражданите, околната среда, защитените територии, зони и обекти, и на обществения ред;

13. При изпълнение на концесията концедентът и концесионерът спазват изискванията на действащото законодателство в съответствие с клаузите на Концесионния договор, както и спазват задълженията, поети по международни договори, по които Република България е страна;

14. Предназначениета на Обекта на концесия не може да се променя;

15. След вписване на **КОНЦЕСИОНЕРА** в регистъра на пристанищните

оператори, той е длъжен да извършва следните пристанищни услуги:

15.1. предоставяне на морско-технически услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 от ЗМПВВПРБ, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения (услуги по пребиваване на корабите в пристанища);

15.2. предоставяне на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 от ЗМПВВПРБ за обработка на товари и поща.

16. Върху Обекта на концесия **КОНЦЕСИОНЕРЪТ** може и е задължен да извършва пристанищните услуги по т. 15, като осигурява равен достъп на всички ползватели до тях и като спазва условията за предоставянето им съгласно разпоредбите на концесионния договор;

17. За извършваните пристанищни услуги Концесионерът има право да определя цени и събира приходите от тях в своя полза;

18. Концесионерът изготвя Тарифи за цените на пристанищни услуги (Тарифа), които включват определените цени, периода, за който са валидни и установените отстъпки от цените;

19. Концесионерът може да извършва и допълнителни услуги и стопански дейности, при условие, че те са съвместими с предназначението на обекта, вкл. с ползването му за осигуряване на временен престой на кораби и други плаващи съоръжения в акваторията му;

20. Правата и задълженията по Договора за концесия са непрехвърлими, освен при условията и реда, определени в договора;

21. Концесионерът няма право:

а) да прехвърля, обременява или по друг начин да се разпорежда с Обекта на концесия, включително с отделни негови елементи;

б) да обременява или прехвърля свързаните с Концесията права (освен ако не е предвидено друго в Действащото законодателство и след съответно решение на Министерския съвет);

22. Концедентът не дължи на концесионера плащания по чл. 32 от Закона за концесиите;

23. Отношенията между Страните при предсрочно прекратяване се уреждат с Концесионния договор;

24. При прекратяване на Концесионния договор поради изтичане на срока на концесията концесионерът няма право на обезщетение за направените инвестиции или разходи по експлоатация на Обекта на концесия или услугите, предмет на концесията, които не са възстановени;

24.1. При предсрочно прекратяване на Концесионния договор поради причина, за която някоя от страните отговаря, същата дължи обезщетение в съответствие с действащото законодателство и предвиденото в клаузите на Концесионния договор;

25. Заложена във финансово-икономическия модел, предложен с Офертата на Концесионера - Приложение № 8, норма на възвръщаемост е в размер на..... годишно и се отчита и контролира по реда на Договора за концесия;

26. Икономическият баланс може да бъде нарушен в случаите по чл. 123, ал. 2 от ЗК и при други обстоятелства от фактически или правен характер, свързани с Обекта на концесията, при настъпването или изменението на които може да се

наруши икономическият баланс на Концесията, определени в чл. 3.7.2 от Договора за концесия;

Като методи за възстановяване на икономическият баланс на концесията се предвижда промяна на съществуващите към този момент плащания, продължаване на съответния срок на концесията с цел КОНЦЕСИОНЕРЪТ да изпълни задълженията си по Договора за концесия и/или преразглеждане на инвестиционната програма и намаляване на сумите, които в противен случай КОНЦЕСИОНЕРЪТ или КОНЦЕДЕНТЪТ биха дължали по Договора за концесия.

**27.** Прогнозната цена на основните пристанищни дейности и услуги, включени в предмета на концесията, е както следва:

<b>Вид дейности или услуги</b>	<b>ЕВРО*</b>
Обработка на товари или поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преопаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща, измерване, укрепване, закрепване и сепарация, преопаковане, групиране и други.	
Зърнени храни	1,80 (€ /т.)
Торове, вкл. пълнене в биг-бегс	7,00 (€ /т.)
Ползване на склад закрит за торове	1,70 (€ /м.кв. за месец)
Въглища за населението, вкл. пресяване	3,00 (€ /т.)
Склад открит за въглища	0,35 (€ /м.кв. за месец)
Други товари	2,00 (€ /т.)
Морско-технически услуги и съпътстващи дейности – местодомуване, ремонт, корабно снабдяване и бункероване, агенцийски у-ги. и др.;	
Местодомуване	30,00 евро на линеен метър на започнат месец
Снабдяване с питейна вода от брегови хидрант	15 евро за включване, плюс цената за ползваното количество питейна вода по цени на водоснабдителното дружество.
Снабдяване с ел. енергия	20 евро за включване, плюс цената за количеството ползвана ел. енергия по цени на електроснабдителното дружество.

**28.** Стойността на настоящата концесия е 10 810 246 лева или EUR 5 527 191.

В тази връзка, съгласно чл. 11, ал. 1 от ЗК – концесията на пристанищен терминал със зимовник-Русе е от вида „концесии с трансграничен интерес“, с оглед на прогнозната стойност на концесията;

Прогнозната стойност на концесията за пристанищен терминал със зимовник-Русе е изчислена по следния начин:

Общият оборот на концесионера (без ДДС) при експлоатацията на обекта на концесия, е получен като сума от всички приходи от експлоатацията на услугите, които са предмет на настоящата процедура, при отчитане на следните основни допускания:

- Срок на концесията – 35 години;
- Участникът, определен за концесионер ще получи право да реализира приходи от извършване на стопански дейности в обекта на концесия.
- Прогнозните приходи, които концесионерът ще получава от извършването на пристанищни дейности са изчислени, както следва:

Показател, източник на приход	Стойност на концесията в лева
<b>1. Прогнозни приходи от пристанищни дейности, включващи приходите на бъдещия концесионер от:</b>	<b>10 810 246</b>
- приходи от товаро-разтоварна дейност	
- приходи от складова дейност	
- други пристанищни дейности	
<b>ОБЩО:</b>	<b>10 810 246</b>

Съгласно чл. 4, ал. 3 от Наредбата за изискванията за определяне на финансово-икономическите елементи на концесията, прогнозната стойност на концесията за строителство се изчислява въз основа на метода за дисконтиране на паричните потоци с дисконтов процент в размер на 4%.

Прогнозната стойност на концесията е изчислена без приспадане на прогнозните разходите, които концесионерът ще извърши при експлоатацията и управлението на обекта на концесия.

**29.** Концесионерът дължи на Концедента еднократно концесионно възнаграждение в размер на 6 700 (шест хиляди и седемстотин) лева, без ДДС, или 8 040 (осем хиляди и четиридесет) лева с ДДС, платимо до влизане в сила на Договора за концесия;

**30.** При осъществяване на Концесията **КОНЦЕДЕНТЪТ** и **КОНЦЕСИОНЕРЪТ** спазват разпоредбите на Действащото законодателство.

## **VIII. ПРОГНОЗНИ ЮРИДИЧЕСКИ КОНСТРУКЦИИ**

### **1. Открита процедура.**

Определянето на концесионера в настоящата процедура ще се извършва чрез открита процедура на основание чл. 52, ал. 1 от ЗК във вр. с чл. 54, ал. 2 от ЗК.

Това предполага да се проведе на един етап, в който икономическите оператори подават едновременно заявление и оферта. Откритата процедура не включва договаряне (чл. 53, ал. 1 от Закона за концесиите). При настоящата процедура концедентът е определил подходящи условия за осъществяване на концесията, финансово-икономически елементи и юридическа конструкция, така, както са посочени на съответното място в тази обосновка, а където това не е направено изчерпателно в тази обосновка – така, както са определени в Документацията за концесията (за настоящите цели като „Документация за концесията се определят Документацията за концесията и всеки друг документ, заедно с Приложенията към него и проекта на Концесионен договор, предоставен на Участниците и наличен по партидата на настоящата процедура в Националния концесионен регистър, както и на Интернет страницата на проекта, както може да бъде изменян и допълван, документите, съдържащи се в Информационната зала, и всички други допълнителни документи, налични по време на Процедурата за възлагане и които представляват база за изготвяне, подаване и оценка на Заявлението и Офертата). По отношение на настоящата процедура за определянето на концесионер е достатъчно само прилагането на критериите за възлагане, без да се провеждат преговори (чл. 54, ал. 2 от Закона за концесиите).

## **2. Юридически конструкции за участниците в процедурата.**

Прогнозните юридически конструкции за участниците в процедурата са дадени в съответните текстове на ЗК – чл. 18 – чл. 23 от ЗК. За настоящата процедура, Документацията за концесията предвижда включително, но не само следното:

### **2.1. Правила, приложими за Консорциумите.**

Всеки Консорциум подписва Договор за Консорциум, който следва да бъде подписан от упълномощен представител на всеки от неговите членове. Договорът за консорциум следва да предвижда определянето на един от членовете на Консорциума, който да го представлява и да поема задължения, обвързващи всички членове на Консорциума по всички въпроси, свързани с Процедурата за възлагане за Концесията, включително, но без да се ограничава до подаването на Заявлението и Офертата от името на Консорциума ("Водещ Член"), както и до и включително, в случай на възлагане, подписването на Концесионния договор. Всеки Консорциум има право да изпълни условията за участие в Процедурата посредством кумулативния опит/ресурси на своите членове, както и посредством опита/ресурсите на Трети лица. Членовете на Консорциума респ. третите лица, ще отговарят солидарно с проектното дружество за изпълнението на концесионния договор като се вземат предвид характерът и размерът на участието на всеки от тях в проектното дружество и поетият от тях ангажимент за предоставяне на ресурси на проектното дружество.

Всяка промяна в състава на Участника след подаване на Заявлението и Офертата ще бъде, освен ако е изрично одобрена писмено от Концедента, в нарушение на Документацията за Концесията и ще доведе до отстраняване на Участника, или до несъответствие на Участника с условията за възлагане на Концесията или за сключване на Концесионния договор, според случая, съгласно Документацията за Концесията. Промени в състава на Участника ще означават, в зависимост от



съответните разпоредби, включени в Договора за Консорциум („Промяна“): (i) промяна в някой от членовете на Консорциума, включително изключване на член/акционер или прибавяне на член/акционер или, в зависимост от учредяването, изключване на акционер от Проектното дружество или добавяне на акционер в Проектното дружество; (ii) промяна в дяловото участие, притежавано от който и да е от членовете в Проектното дружество. При подписването на Концесионен договор, всяка промяна се извършва при спазване на и се урежда съгласно разпоредбите и условията, предвидени в Концесионния договор и Закона за концесиите.

## **2.2. Ограничения за участие.**

Всеки Участник има право да подаде само един комплект Заявление и Оферта. Подаването от един Участник или член на Консорциум на повече от един комплект Заявление и Оферта или участието на индивидуален Участник или член на Консорциум в друг Консорциум води до отхвърлянето на всички Заявления и Оферти, в които участва това лице (в качеството на Участник или член на Консорциум).

В настоящата Процедура за определяне на концесионер и възлагане на концесия не се допускат варианти и/или алтернативи на Заявленията и Офертите.

## **2.3. Банкова гаранция за участие в процедурата за избор на концесионер.**

Предвижда се участниците в процедурата да представят гаранция за участие в размер на 6 700 (шест хиляди и седемстотин) лева.

## **2.4. Доказване с възможностите на трети лица.**

В съответствие с изискванията на ЗК (чл. 63 от ЗК), е предвидена възможността участникът да докаже изпълнението на определените изисквания относно техническите способности и финансовото и икономическо състояние, с възможностите на едно или повече трети лица, независимо от правната връзка с тях. Участникът следва да представи като част от Заявлението, документи (които могат да бъдат под формата на споразумения между Участника и съответното Трето лице или едностранни писмени ангажименти от страна на Третото лице/Третите лица), доказващи че, в случай на възлагане на Концесията на този Участник, Концесионерът ще има на разположение възможностите и ресурсите, предоставени от тези Трети лица при изпълнението на концесионния договор.

Когато участник доказва изпълнението на изискванията относно техническите способности и/или финансовото и икономическото състояние с възможностите на едно или повече трети лица, за третите лица са приложими основанията за изключване, както и изискванията за допускане до участие. Посоченото изискване е в пълно съответствие и с член 38 от Директивата за концесиите, съгласно който икономическият оператор може да използва капацитета на други субекти, независимо от правното естество на връзките му с тях. В този случай икономическият оператор следва да докаже на възлагащия орган, че за целия срок на концесията ще разполага с необходимите ресурси.

## **2.5. Подизпълнители.**

Когато Участник посочва в заявлението подизпълнители, участникът следва да

предостави информация за тези подизпълнители, така, както е посочено в Документацията за концесията. За всеки подизпълнител, посочен в Заявлението, не трябва да са налице основанията за изключване и трябва да подпише отделна декларация за допустимост, както и декларация за липса на обстоятелства по чл. 60 от Закона за концесиите. В зависимост от дейностите, които се предвижда да изпълнява съответен подизпълнител, посочен в Заявлението, същия следва да отговаря на изискванията, посочени в чл. 61, алинеи 2, 3 и/или чл. 64, ал. 1 от Закона за концесиите. Доказателства във връзка с изпълнение на изискванията по чл. 61, алинеи 2, 3 и/или чл. 64, ал. 1 от Закона за концесиите следва да бъдат представени към Заявлението. Пристанищните услуги описани в предмета на концесията не може да се извършват от подизпълнители.

По отношение на дейностите, за които Участниците не са определили изрично един или повече Подизпълнители, в Заявлението Участниците посочват като минимум, ако е приложимо, видовете дейности и Дела от Концесията, съответстващи на тези дейности, които Участниците планират да възложат на Подизпълнители за срока на Концесията.

### **3. Юридически конструкции при сключване на концесионния договор.**

Документацията за концесията поставя като изискване концесионният договор да се сключи с проектно дружество, учредено във формата на капиталово търговско дружество, когато участникът, определен за концесионер е група от икономически оператори или физическо лице, или юридическо лице, което не е местно лице на Европейския съюз. Мотивите за това решение са следните разпоредби на действащото законодателство:

Съгласно чл.117, ал. 1 и ал. 4 от ЗМПВВПРБ, пристанищните услуги в пристанищата за обществен транспорт се извършват от специализирани пристанищни оператори, които се вписват в регистъра на пристанищните оператори. Законът определя пристанищния оператор като „търговец, получил достъп за извършване на определени пристанищни услуги в пристанище“ – т. 26 от §2 от ДР на ЗМПВВПРБ. Вписването в регистъра се извършва от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ при условията на Наредба № 18 от 03.12.2004 за регистрация на пристанищните оператори в Република България, която изисква като условие за вписване в регистъра операторите да посочат единен идентификационен код или да представят удостоверение за регистрация по националното законодателство на държава-членка на Европейския съюз.

Документацията за концесията не предвижда концесионният договор да се сключи с публично-частно дружество, каквато възможност съществува по чл. 22 от ЗК. Причината за това е желанието за нов, професионално утвърден икономически оператор.

### **4. Влизане в сила на Договора за концесия.**

На основание чл. 125, ал. 2 от ЗК концесионният договор предвижда да влезе в сила след изпълнението на следните условия:

а) Представяне от концесионера на предвидена банкова гаранция за изпълнение на инвестиционната програма за първата година от концесията и банкова гаранция за гарантиране изпълнението на задълженията по Договора, включително задълженията

за концесионни възнаграждения.

б) Извършване от концесионера на еднократното концесионновъзнаграждение.

в) Наличия на влязло в сила решение на Комисията за защита на конкуренцията, с което се разрешава концентрацията на стопанска дейност, която може да възникне от подписването на концесионния договор или решение, което посочва, че съгласно действащото законодателство не е необходимо такова разрешение.

г) В случай на определяне за концесионер на група от икономически оператори, която не е търговец, следва да се регистрира търговско дружество.

Условията са определени с оглед на следните мотиви:

- Условията по букви „а” и „б” от гореизложеното са определени по целесъобразност. Изпълнението им преди влизане на концесионния договор в сила е доказателство за сериозните намерения на концесионера.

- При условие, че договорът е влязъл в сила и условието по букви „в” и „г” не се изпълняват, ще са необходими последващи действия за прекратяване, което е нецелесъобразно.

Условията следва да бъдат изпълнени не по-късно от 6 месеца от подписване на концесионния договор.

## **IX. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА ПОД ФОРМАТА НА БЕЗВЪЗМЕЗДНА ФИНАНСОВА ПОМОЩ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗХОДИ ЗА КОНЦЕСИЯТА ЧРЕЗ ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ**

Законът за концесиите допуска концедентът да извършва плащания към концесионера в следните случаи (чл. 32, ал. 2 от ЗК):

1. когато за предоставяните от концесионера услуги не се дължат преки плащания от потребители или от други лица, или ако се дължат такива плащания – не е предвидено концесионерът да ги получава;

2. когато се цели постигане на социално приемлива цена на услугите, предоставяни от концесионера;

3. при държавно регулирани цени на услугите, които се предоставят от концесионера.

При концесията за строителство на Пристанищен терминал със Зимовник-Русе се предвижда концесионерът да събира всички приходи от потребителите на услуги, които ще предоставя чрез обекта на концесия, т.е. ще получава преките плащания от потребителите. Цените на услугите, които ще предоставя концесионерът, не се регулират от държавата и концесията не цели постигане на социално приемлива цена на тези услуги. С оглед на това, чрез концесията концесионерът няма да получи финансова подкрепа под формата на безвъзмездна финансова помощ за финансиране на разходи за концесията чрез европейските структурни и инвестиционни фондове. Това не изключва възможността концесионерът да кандидатства за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по фондовете на европейския съюз, като в рамките на съответната процедура следва да бъдат спазени правилата за държавните помощи.

В заключение, за настоящата процедура не е предвидена възможност за получаване на финансова подкрепа под формата на безвъзмездна финансова помощ

от Европейските структурни и инвестиционни фондове, поради което за откриването на процедурата не е необходимо положително становище по обосновката на концесията от съответния управляващ орган (чл. 71, ал. 2 от ЗК).