



**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И
БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**

**ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ „ПРОГРАМИРАНЕ НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ“**

ПОЯСНЕНИЯ

**за разработване на пакет документи, насочени към модернизация и
развитие на устойчив градски транспорт**



СЪДЪРЖАНИЕ

<i>Въведение</i>	3
<i>Глава I Финансов анализ и анализ разходи ползи</i>	4
I.1. Правила по отношение на проекти, генериращи приходи.....	4
I.2. Финансов анализ и Анализ разходи-ползи.....	5
I.2.1. Общи положения	5
I.2.2. Икономически въздействия: разходи и ползи	7
I.3. Проверка за отсъствие на свръхкомпенсиране.....	9
<i>Глава II Екологичен анализ</i>	10
II.1. Доклад за Етап 1.....	10
II.1.1. Анализ на въздействията.....	10
II.1.2 Уведомление към КО за преценяване на необходимостта от ОВОС.....	13
II.2. Доклад за Етап 2.....	15
II.2.1. Оценка на компонентите на проекта и определяне на очакваното въздействие.....	15
II.2.2. Оценка по количествени критерии за всеки от компонентите на Проекта.....	16
II.2.3. Мерки за намаляване на въздействията, включително мерки за извеждане от употреба на старите превозни средства и съоръжения.....	17
<i>Използвани източници:</i>	19



Въведение

Настоящият документ е предназначен за бенефициентите, изготвящи предпроектни проучвания за разработване на пакет документи, насочени към модернизация и развитие на устойчив градски транспорт.

Документът има за цел да даде пояснения за разработването на документацията, чрез което да се осигури необходимата информация и насоки за изготвяне на икономическия и екологичния анализ на проектите за интегриран градски транспорт. По този начин ще се изгради стандартен подход при изготвянето на предпроектните проучвания и ще се постигне съпоставимост на проектните предложения на отделните градове.

Акцентът е поставен върху два основни въпроса: финансово-икономическия анализ и екологичния анализ на проектите, чрез които се дава оценка на качеството и устойчивостта на проектите. Финансово-икономическият анализ и екологичният анализ са част от критериите, по които ЕК взема решение за финансиране на даден проект. Главната функция на тези два анализа е да улеснят процеса на вземане на решение за избор на алтернативи на проекта. Финансово-икономическият анализ и екологичният анализ подпомагат и последващото успешно изпълнение на проектите.



Глава I Финансов анализ и анализ разходи ползи

I.1. Правила по отношение на проекти, генериращи приходи

Проектите, свързани с градски транспорт, са „проекти, генериращи приходи“ по смисъла на чл.55 от Регламент на Съвета (ЕО) No.1083/2006г. от 11 юли 2006г. относно определянето на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) No. 1260/1999. За тези проекти определянето на максималното ниво на финансиране от ЕС се основава на **нивото на финансов недостиг**, което представлява **дела на дисконтираните инвестиционни разходи, които не се покриват от дисконтираните нетни приходи, генерирани от проекта за референтния период**.

Частта от допустимите разходи по проекта, която отговаря на нивото на финансов недостиг, е конкретният размер на безвъзмездната финансова помощ, която бенефициентът може да получи от оперативната програма, но той **не може да надвишава предвидения максимален размер на безвъзмездната помощ по съответната схема**. За нуждите на изчисляването на генерирането или негенерирането на прихода, разходите за подготовка на инвестиционния проект се считат за част от инвестиционните разходи.

Когато не е възможно да се оценят предварително приходите, тогава приходите, генерирани в рамките на 5 години от приключването на проекта, се приспадат от разходите за проекта, които са декларирани към Европейската комисия и следва да се възстановят от Бенефициента.

Бенефициентът следва да използва „Работен документ 4: Указания за методологията на извършване на анализ разходи-ползи“ на ГД Регионална политика на ЕК, от 08/2006, наричан по-долу РД4, „Насоки за анализ разходи-ползи на инвестиционните проекти“ на ЕК от 16.06.2008 г. („Guide to cost-benefit analysis of investment projects“) в частта му „Финансов анализ“, публикуван на интернет страница: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm и България-Общи указания за анализа на разходите и ползите за проекти, подкрепяни от Кохезионния фонд и ЕФРР в периода 2007-2013 г. приети с Решение на МС от 17.06.2009 г., наричани по-долу България - Общи насоки за АРП.

При изчисляването на недостига във финансирането следва да се има предвид следното:

- паричните потоци следва да са в **реални стойности** и се дисконтират с норма от 5%, която е препоръчана от ЕС за публични инвестиционни проекти, съфинансирани от фондовете на ЕС;



- икономииите от оперативни разходи, генерирани от проекта, трябва да бъдат включени при изчислението на недостига във финансирането. Икономииите от оперативни разходи могат да бъдат игнорирани в случай, че се покаже, че те са компенсирани с равностойно намаление на субсидиите към транспортните оператори. Това следва да бъде добре обяснено и подкрепено с доказателства;
- амортизациите, резервите и непредвидените разходи не се включват в дисконтираните парични потоци и изчисляването на нивото на финансов дефицит;
- в случай на възстановим ДДС, при изчисляване на финансовия дефицит, разходите и приходите следва да са базирани на стойности без ДДС (Таблица „Основни параметри и елементи, използвани в АРП за финансовия анализ“ от формуляра за кандидатстване);
- разходите за замяна на активите, които трябва да бъдат направени през времеви хоризонт на проекта, се включват в изчисленията на недостига във финансирането като дисконтирани оперативни разходи и разходи за поддръжка;

1.2. Финансов анализ и Анализ разходи-ползи

1.2.1. Общи положения

Анализът разходи-ползи (АРП) се изготвя за няколко варианта на проекта.

Анализът разходи-ползи трябва да се съобразява с насоките на ЕК за изготвяне на анализ разходи-ползи (Ръководство за анализ на инвестиционни проекти по разходи-ползи и Указания към методиката за изготвяне на анализ разходи-ползи, (Работен документ 4), издадени от Генерална дирекция „Регионална политика“ на ЕК, публикувани на интернет страницата <http://www.eufunds.bg>).

Предназначението на анализа на разходите и ползите е да идентифицира и даде финансово изражение на всички възможни въздействия (финансово, икономическо, социално, екологично и др.), с цел определяне на разходите и ползите от проекта. Разходите и ползите се оценяват по метода „с нарастваща стойност“ (incremental approach), като се разглежда разликата между сценария „с проект“ и сценарий „без проект“, когато проектът не се изпълнява. Сценариите „с проект“ включват няколко технически варианта, които биха могли да включват: различни комбинации на проектни компоненти; различни видове транспорт; различни технически решения и т.н. Основната цел на анализа е докаже, че, в рамките на целите на регионалната политика на ЕС, проектът едновременно е целесъобразен от икономическа гледна точка (нетна икономическа настояща стойност > 0) и се нуждае от финансов принос от Фондовете, за да бъде финансово изпълним (финансова нетна настояща стойност без финансов принос от ЕС < 0).

В рамките на анализа на разходите и ползите следва да бъде определено нивото на финансов дефицит на проекта. На базата на нивото на финансовия дефицит се изчислява размерът на БФП като процент от допустимите разходи на проекта.



При анализа на финансовата устойчивост на проекта следва да се покажат източниците на финансиране на цялата инвестиция на проекта, в т.ч. на допустимите и недопустими разходи

Финансовите прогнози следва да покажат **финансовата устойчивост на проекта, което означава наличието на положителен кумулативен паричен поток за всяка година от времеви хоризонт.**

Следва да се има предвид, че при оценката на проектното предложение ще се обърне особено внимание на способността на кандидата да гарантира, че изградената система за градски транспорт ще бъде самоиздържаща се след края на проекта и че приходите, генерирани при нейната експлоатация, компенсациите за преференциални пътувания и субсидиите за неефективни линии на градския транспорт, трябва да бъдат достатъчни, за да гарантират покриване на експлоатационните разходи, разходите за поддръжка, необходимите последващи разходи за подмяна на активите през целия времеви хоризонт, както и обслужването на заемите, ако се предвиждат такива за финансиране на проекта.

Допустимо е наличие на временен недостиг на средства в отделни години от времеви хоризонт, който може да се покрива с оборотен кредит или субсидии от страна на общината или държавата. В този случай следва да се представят доказателства за възможност за осигуряване на такива източници за финансиране на временния недостиг.

Същевременно, друг важен елемент на финансовия анализ е гарантирането на „социална поносимост на изградената инфраструктура, т.е. цената на услугата да бъде на социално приемливо ниво.

Финансовите прогнози за проекта следва да бъдат изработени на базата на финансов модел по следните принципи:

- за референтен период, който да е подходящ за периода на икономическия полезен живот на инвестициите, реализирани в рамките на проекта и който да е достатъчно дълъг за да обхване средносрочния и дългосрочен ефект от проекта. Препоръчителният референтен период е между 20 и 30 години в зависимост от икономическия живот на активите, които ще се придобият като резултат от проекта;
- финансовите прогнози, въз основа на които се изчисляват показателите за финансова и икономическа ефективност на проекта, и нивото на финансов недостиг следва да са в реални стойности, без отчитане на прогнозната инфлация с прилагане на метода „с нарастваща стойност“;
- финансовите прогнози, въз основа на които се изчислява финансовата устойчивост на проекта следва да са в текущи стойности, с отчитане на прогнозната инфлация, като се ползват паричните потоци на проекта (сценарий „с проект“);
- макроикономическите допускания трябва да бъдат базирани на релевантни статистически източници. В България – Общи насоки за АРП са дадени препоръчителните допускания.

Икономическият анализ следва да докаже, че проектът има положителен нетен принос за обществото, което се изразява в положителна икономическа нетна настояща стойност, съотношение дисконтирани ползи/дисконтирани разходи по-голямо от 1 и икономическа нетна настояща стойност по-голяма от нормата на дисконтиране, използвана за изчисляване на икономическите парични потоци. За целите на



икономическите прогнози ЕК препоръчва да се използва социална норма на дисконтиране от 5.5 %.

За икономическия анализ се ползват паричните потоци от финансовия анализ в реални стойности. Същите подлежат на преобразуване от финансови в икономически като се следват следните принципи:

- фискални корекции: елиминирание на всички косвени данъци (като ДДС), субсидиите и чисто трансферните плащания (напр. плащания на социални осигуровки);
- ценови корекции: коригиране на цените, в икономическия анализ така, че да отразяват икономическата стойност на инвестиционните разходи и разходите за експлоатация и поддръжка. Финансовите разходи се преобразуват в икономически чрез умножаване с коефициенти за преобразуване. В „България – Общи насоки за АРП“, т. 3.5.2 Фискални и ценови корекции, Таблица 3: Приложим коефициент за преобразуване по разходни статии, са дадени препоръчителни стойности на коефициентите за преобразуване. За целите на ценовите корекции инвестиционните разходи и разходите за експлоатация и поддръжка следва да бъдат разделени на категории: търгувани стоки, нетъргувани стоки, квалифицирана работна ръка, неквалифицирана работна ръка, придобиване на земя, трансферни плащания;
- корекции за външни фактори: включване в икономическия анализ на външни фактори, които влияят положително или отрицателно на проекта, но нямат парично изражение във финансовите прогнози. Тези икономически ползи и разходи следва да бъдат оценени и остойностени.

1.2.2. Икономически въздействия: разходи и ползи

За транспортни проекти, водещи са ползите от спестено време за пътуване и намаляване броя на пътнотранспортните произшествия. Влиянието на проекта върху околната среда може да има положителен или отрицателен ефект. За остойностяване на външните фактори могат да се ползват препоръчителни единични стойности, посочени в *Насоки за изготвяне на АРП в транспортния сектор*, които са част от *Националната методология за изготвяне на анализ разходи-ползи за проекти, представени за финансиране със средства от Кохезионния фонд и ЕФРР в периода 2007-2013 г.*, приета с Решение на МС от 17.06.2009 г.

1.1..1 Време за пътуване

По отношение остойностяване на времето за пътуване се препоръчва да се използват следните единични стойности при базова година 2007 за България:

ежедневно пътуване от/до работа	4.76 евро/пътник/час
други	4.13 евро/пътник/час;

Посочените стойности при базова година 2007 следва да се коригират през периода на оценка на проекта на еластичността на растежа на БВП на глава от населението от 0.7, т.е. като се използва стойност от 70 на сто от процента на реалния ръст на БВП на глава от населението.

**Остойностяване на външните разходи¹****1.1..2 Разходи за пътнотранспортни произшествия**

По отношение остойностяване на разходите за пътнотранспортни произшествия се препоръчва да се ползват следните единични стойности при базова година 2007 за България:

смъртен изход	573 646 евро/пътник
тежко нараняване	78 951 евро/пътник
леко нараняване	5 670 евро/пътник

1.1..3 Разходи, свързани с промяната в климата

По отношение остойностяване на вредните емисии могат да се ползват следните очаквани цени на тон емисии:

Таблица: Очаквани цени на въглероден диоксид (CO₂) в евро на тон:

година	2010	2020	2030	2040	2050
цена	25	40	55	70	85

1.1..4 Стойност на замърсяването на въздуха

Таблица: вредни емисии при базова година 2007 в евро на тон:

NO _x	2 717
NVOC	302
SO ₂	1 510
PM2.5	64912
PM10	25965

Бележка: Посочените стойности при базова година 2007 следва да се коригират през периода на оценка на проекта на еластичността на растежа на БВП на глава от населението от 0.7, т.е. като се използва стойност от 70 на сто от процента на реалния ръст на БВП на глава от населението

На електронен носител трябва да се представят всички таблици и изчисления, включени в Анализа разходи-ползи във формат Excel, позволяващ да се проследи логиката на направените изчисления.

¹ Стойностите на отделните категории външни (икономически) разходи за България се определят, като цяло, на базата на средните стойности на съответните разходи за държавите-членки на ЕС, посочени в *Ръководство за правене на разчети за външните разходи в транспортния сектор (Версия 1.0, декември, 2007г.)*. Стойностите са преизчислени за България, следвайки методологията, дадена в Ръководството, по-конкретно:

- Средните стойности за държавите-членки на ЕС в цени за съответната година са преизчислени за България на базата на БВП на глава от населението за съответната година;
- Така получените стойности за България са изчислени и за следващите години до 2007 г., като е взет предвид средния ръст на БВП за страната



1.3. Проверка за отсъствие на свръхкомпенсиране

Финансовият анализ следва да съдържа финансови прогнози за дейността на транспортните оператори, получаващи субсидии от страна на държавата и общината. Следва да бъдат направени изчисления доколко получаваните компенсации и субсидии са в рамките на приемливото ниво за страните-членки на ЕС съгласно *чл.6 на Регламент 1370/2007 на ЕК за услугите в железопътния и пътния обществен пътнически транспорт*. Изчисленията следва да са съобразени с правилата прилагани за компенсиране на операторите, съгласно Приложението на Регламента. Нивото на печалба на оператора следва да бъде в границите на приемливо ниво. Препоръчителното максимално ниво на печалба е 6 % от стойността на капитала на оператора.



Глава II Екологичен анализ

В настоящата Инstrukция са разгледани изискванията, свързани с изготвяне на докладите по Етап 1 и Етап 2. С цел въвеждането на единни критерии за оценка на докладите, е препоръчително да се спазва описаната по-долу примерна рамка за изготвяне на докладите.

II.1. Доклад за Етап 1

II.1.1. Анализ на въздействията

В Докладите за екологичен анализ на проектите за устойчив градски транспорт, е необходимо да се разгледат предложените алтернативи за развитие на транспортните системи на градовете и да се определят критериите, с които да бъде оценено въздействието върху околната среда.

За всеки град определените критерии могат да бъдат различни в зависимост от определените алтернативи за развитие и модернизация на транспортните мрежи. Това е повлияно от различната степен на развитие на съществуващата транспортна мрежа, проблемите, свързани с транспорта, и необходимите дейности, които трябва да бъдат извършени за подобряване и оптимизация на градския транспорт. Изборът на определена алтернатива се обосновава и на очакваното въздействие върху компонентите на околната и социална среда.

Основните методи за оценка на факторите на околната среда в докладите за изготвяне на екологичните анализи по Етап 1 са системно-екологичният анализ, синтез на данни, факти и литературни данни, на база на които се съставя експертна оценка. При обобщението на данните и заключенията се прилагат съществуващите нормативни документи на европейско, национално и регионално ниво - закони, наредби и правилници, методични указания, инструкции, постановления, стратегии и план-програми.

За да се опише въздействието на алтернативите за развитието на градския транспорт трябва да се опишат следните части на доклада, дефиниращи съществуващата транспортна инфраструктура, предложените алтернативи, както и критериите за определяне на въздействието върху околната среда:

1. Описание на състоянието на съществуващата транспортна инфраструктура в града.
2. Описание на всяка една от предложените алтернативи за развитие на транспортната инфраструктура за града.



3. Преглед на нормативната база на европейско, национално и регионално ниво с цел регламентиране и спазване на законовите изисквания в областта на околната среда, за да се изготви пълна оценка на въздействието върху компонентите на околната среда на база на всички законови изисквания
4. Описание на съществуващото състояние на околната среда в града и влиянието на транспорта върху нея и мониторингови данни. Информацията за замърсяване на компонентите на околната среда може да се оцени като се сравнят данните от мониторинга за съответното населено място и средни за страната стойности за замърсеността на съответните компоненти.
5. Описание на съществуващите защитени територии по смисъла на Закона за биологичното разнообразие, защитени зони по Натура 2000, защитени и редки растителни и животински видове, които евентуално могат да бъдат засегнати от реализацията на проектите.
6. Анализ на очакваното въздействие (положително или отрицателно) от реализирането на всяка от предложените алтернативи за развитие и модернизация на транспортната инфраструктура. В тази част на доклада трябва да се опише накратко всяка алтернатива и въздействието ѝ върху компонентите на околната среда, въз основа на критерии за оценка, дадени в Таблица 1 и Таблица 2, и да се попълни матрицата, дадена в Таблица 3. На база на това следва да се определи нагледно коя е най-подходящата алтернатива.

Таблица 1 - Ниво на значимост на въздействието

Ниво на значимост на въздействието	Описание
Значително	Загуба на ресурси и / или качество и цялост на ресурс; сериозно увреждане на основни характеристики, свойства или елементи (Отрицателно) Масшабно или значително подобрение на качеството на ресурсите; значително възстановяване или подобряване; съществено качествено подобрение на основните характеристики (Положително).
Средно	Загуба на ресурси, която не засяга неблагоприятно целостта; частична загуба или увреждане на основни характеристики, свойства или елементи (Отрицателно). Подобряване или допълване на основни характеристики, свойства или елементи, качествено подобряване на основните характеристики (Положително).
Минимално	Някои измерими промени в свойствата, качествата или чувствителността, минимални загуби и/или промени на една (или повече) основни характеристики, свойства или елементи (Отрицателно) Минимално подобряване или допълване на една (или повече) основни характеристики, свойства или елементи; някои положителни въздействия на основните характеристики или намаляване на риска от



Ниво на значимост на въздействието	Описание
	възникване на негативно въздействие (Положително).
Незначително	Много малка загуба или нежелани промени на една или повече характеристики, свойства или елементи (Отрицателно). Много малки подобрения или положителни допълнения на една или повече характеристики, свойства или елементи (Положително).
Без въздействие	Няма загуби или промени на характеристики, свойства или елементи; няма забележимо положително или отрицателно въздействие.

Критериите за определяне на степента на въздействието върху околната среда са дадени в Таблица 2. Те ще бъдат използвани, за да се направи оценка на всяка една от предложените алтернативи и за да се подпомогне вземането на решение за определянето на предпочитаната алтернатива. Този подход е съобразен с най-добрите практики и се основава на опита и професионалната преценка.

Таблица 2 - Критерии за определяне на значимостта на въздействията

Ниво на значимост на въздействието	Степен	Възможност от поява на въздействието
Значително отрицателно въздействие	---	Възможно е отрицателно въздействие върху околната среда от реализация на предложената алтернатива
Средно отрицателно въздействие	--	
Минимално отрицателно въздействие	-	
Неутрално / Незначително	*	Не се очаква да има въздействие върху околната среда
Значително положително въздействие	+++	Възможно е положително въздействие върху околната среда от реализацията на алтернативата
Средно положително въздействие	++	
Минимално положително въздействие	+	
Неизвестно въздействие	/	На този етап не може да се определи степента на въздействието върху околната среда

След оценка на въздействията на всяка от алтернативите върху компонентите на околната среда на база на горните критерии, следва да се попълни матрицата, посочена в Таблица 3.

Таблица 3



Компоненти на околната среда	1 –ва Алтернатива	Последна Алтернатива
атмосферен въздух			
води			
почви			
земни недра			
ландшафт			
природни обекти			
минерално разнообразие			
биологично разнообразие и неговите елементи (флора, фауна, защитени територии)			
въздействие върху зони по Натура 2000			
отпадъци			
шум			
вибрации			
социална среда (влияние върху населението и пътниците)			

II.1.2 Уведомление към КО за преценяване на необходимостта от ОВОС

II.1.2.1. Уведомление по чл.4 от Наредба за ОВОС – за уведомяване на компетентните органи и засегнатото население за инвестиционно предложение

Освен горния анализ на въздействията върху околната среда в Етап 1, от бенефициентите се изисква да изготвят уведомление и да информират писмено компетентните органи (МОСВ/РИОСВ) и съответните заинтересовани лица за своето инвестиционно предложение по време на прединвестиционните проучвания.

Съгласно изискванията на чл. 4 от Наредбата за условията и реда за изготвяне на уведомление за преценка на необходимостта от изготвяне на Доклад за ОВОС, възложителят (съответната община) е длъжен да внесе уведомление в един екземпляр на хартиен носител и в два на електронен носител.

Едновременно с уведомяването на компетентния орган, възложителят уведомява писмено кмета на съответната/съответните община/общини, район/райони и кметство или кметства, а засегнатото население - чрез средствата за масово осведомяване и/или по друг подходящ начин.

Въз основа на Уведомлението по чл. 4 компетентният орган определя дали инвестиционното предложение е включено в приложение № 1 или в приложение № 2 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС). За инвестиционните предложения, включени в приложение No1 на ЗООС, е задължително изготвянето на ОВОС, а за всяко инвестиционно предложение, включено в приложение No2 на ЗООС, се преценява поотделно необходимостта от изготвяне на ОВОС.



II.1.2.2. Уведомление по чл.6 от Наредба за ОВОС - за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС

За преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционни предложения по чл. 93, ал. 1 ЗООС, възложителят внася писмено искане до компетентния орган, към което прилага един екземпляр от информацията по приложение № 2 от Наредбата за ОВОС на хартиен и два екземпляра на електронен носител и информация относно обществения интерес към инвестиционното предложение, ако такъв е бил проявен.

Компетентният орган преценява необходимостта от извършване на ОВОС, като определя степента на значимост на въздействието върху околната среда съгласно изискванията на чл. 7 от Наредбата за ОВОС.

В срок до един месец от внасяне на искането по чл. 6 компетентният орган се произнася с решение за необходимостта от извършване на ОВОС и уведомява възложителя и заинтересованите институции и обществеността съгласно указанията в чл. 8 от Наредбата за ОВОС срокове.

В срок до 3 дни от постановяване на решението компетентният орган предоставя решението на възложителя; обявява решението чрез съобщение на обществено достъпно място в сградата на МОСВ и/или РИОСВ в продължение на 14 дни и информира другите компетентни органи съгласно чл. 8 от Наредбата за ОВОС.

II.1.2.3. Уведомление по чл.10 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони за преценяване на необходимостта от изготвяне на оценка за съвместимост

Съгласно чл. 33 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, когато планове, програми и инвестиционни предложения попадат в обхвата на ЗООС и са предмет едновременно на екологична оценка (ЕО) и ОВОС и на ОС, компетентният орган по ОС е съответният компетентен орган за процедурите по глава шеста от ЗООС.

Оценката за съвместимостта на инвестиционните предложения, подлежащи и на ОВОС, се извършва чрез процедурата по ОВОС по реда на ЗООС и Наредбата за ОВОС, при спазване на специалните разпоредби на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и глава трета на Наредба за ОС където са разгледани особеностите на процедурите по ЕО и ОВОС.

Съгласно чл. 40 на Наредбата за ОС, когато инвестиционното предложение подлежи на задължителна ОВОС, възложителят уведомява компетентния орган съгласно чл. 10 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта едновременно с уведомяването по чл. 4 от Наредбата за ОВОС. В тези случаи възложителят може да подаде едно общо уведомление.

Когато прецени, че няма вероятност инвестиционното предложение да окаже значително отрицателно въздействие върху защитена зона, компетентният орган взема предвид тази преценка при определяне на обхвата на ОВОС и при постановяване на решението по ОВОС за одобряване/неодобряване на инвестиционното предложение.



При преценка, че има вероятност инвестиционното предложение да окаже значително отрицателно въздействие върху защитена зона, компетентният орган уведомява възложителя с мотивирано писмо, в което потвърждава, че в ОВОС се включва оценка за степента на въздействие на инвестиционното предложение върху защитената зона, определя изисквания за включване в колектива, разработващ оценката по съвместимост, на експерти с компетентност, съобразена както с предмета на опазване в защитените зони, така и със спецификата на инвестиционното предложение, определя изисквания към обхвата, обема и съдържанието на оценката. Доклада по оценка за съвместимост се разработва като приложение на доклада за ОВОС.

II.2. Доклад за Етап 2

II.2.1. Оценка на компонентите на проекта и определяне на очакваното въздействие

В Етап 2 се изготвя екологичен анализ на избраният вариант на проекта. За всеки от компонентите на Проекта за модернизация и развитие на устойчив градски транспорт е необходимо бенефициентът да попълни следната таблица, която да описва очакваното въздействие върху околната и социалната среда:

Таблица 4

Компоненти и фактори обект на въздействие	Очаквано въздействие	
	По време на строителството	По време на експлоатацията
Компоненти на околната среда		
атмосферен въздух		
води		
почви		
земни недра		
ландшафт		
природни обекти		
минерално разнообразие		
биологично разнообразие и неговите елементи (флора, фауна, Защитени територии)		
Въздействие върху зони по Натура 2000		
Фактори, които замърсяват или увреждат околната среда		
отпадъци		
шум		
вибрации		
Социална среда		

Въздействията в по-горната Таблица 4 следва да бъдат оценени по следните показатели:

1. Посока на въздействието:
 - положително - наличие на благоприятно въздействие върху рецепторите;
 - отрицателно - наличие на вредно въздействие върху рецепторите;
2. Продължителност – времето, за което въздействието влияе върху компонента



- краткосрочно - до 3 години;
 - средносрочно - 3-5 години;
 - дългосрочно - 5-10 години.
3. Степен на въздействието (дефинициите на показателите са дадени в Таблица1)
- Значително
 - Средно
 - Минимално
 - Неутрално
 - Без въздействие
4. Обхват на въздействието
- Локален - въздействията засягат силно ограничена площ (например, само площадката на инвестиционното предложение);
 - Регионален - въздействията се разпростират на по-голям географски район, но не засягат цялата територия на България (например, област, речен басейн или район на планиране);
 - Национален – въздействията засягат по-голямата част от територията на Р. България;
 - Трансграничен (международен) – въздействията се очаква да засегнат съседните на България държави, и/или да имат последици в световен мащаб.
5. Характер на въздействието
- Пряко;
 - Непряко;
 - Кумулативно.

II.2.2. Оценка по количествени критерии за всеки от компонентите на Проекта

Оценката на въздействието върху компонентите на Проекта ще бъде развита на база на количествени критерии. Примери за количествени критерии, които могат да бъдат използвани са дадени по-долу:

1. намаляване на емисиите – и от там на количеството на замърсителите (като CO₂, NO_x, ФПЧ₁₀, неметални въглеводороди);
2. снижаване на шума генериран от градския транспорт;
3. намаляване на количеството на генерираните отпадъци;
4. брой километри, с които е удължена или разширена мрежата на градския транспорт;
5. обновена транспортна инфраструктура – дължина на удължената или модернизирана транспортна мрежа, брой спирки на обществения градския транспорт, поставени табла, километри изградени велоалеи, бази за ремонт и поддръжка;
6. брой новозакупени транспортни средства за обществения градски транспорт.
7. брой изградени паркинги;
8. брой изградени подземи;



9. брой кръстовища с новоизградени системи за управление на трафика и контрол на транспортните процеси;
10. нарушена площ от Защитената зона по Натура 2000 или от Защитената територия по смисъла на Закона за Защитените територии;
11. степен на използване на обществен градски транспорт (включително хора с увреждания) – % увеличение на населението;
12. намаляване на времето за пътуване;
13. брой хора с увреждания с улеснен достъп до обществения градски транспорт;
14. брой новосъздадени работни места.

На база на тези критерии трябва да се направи анализ на Проекта за модернизация и развитие на устойчив градски транспорт. Бенефициентът може да добавя/променя/премахва критерии.

II.2.3. Мерки за намаляване на въздействията, включително мерки за извеждане от употреба на старите превозни средства и съоръжения.

II.2.3.1. Мерки за намаляване на въздействията

В тази точка бенефициентът трябва да опише мерките, предвидени да предотвратят, намалят или, където е възможно, да прекратят значителни вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки. Планът за изпълнение на предвидените мерки за предотвратяване и намаляване на вредни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, може да се разработи във формата на Таблица 5 като бъдат предвидени мерки за следните фази на изпълнение:

- По време на фазите на проектиране;
- По време на строителство;
- По време на експлоатация.

Таблица 5

№	Мерки	Период (фаза) на изпълнение	Резултат
Компоненти на околната среда			
атмосферен въздух			
води			
почви			
земни недра			
ландшафт			
природни обекти			
минерално разнообразие			
биологично разнообразие и неговите елементи (флора, фауна, Защитени територии)			
Въздействие върху зони по Натура 2000			
Фактори, които замърсяват или увреждат околната среда			
отпадъци			
шум			



№	Мерки	Период (фаза) на изпълнение	Резултат
вибрации			
Социална среда			

II.2.3.2. Мерки за извеждане от употреба на старите превозни средства и съоръжения

Мерките, които трябва да се предвидят за извеждане от употреба на старите превозни средства и съоръжения, са регламентирани в законовата база.

Отпадъците от Излезлите от Употреба Моторни Превозни Средства (ИУМПС) следва да се третираят съгласно изискванията на **Закон за управление на отпадъците** (обн. ДВ, бр. 86/30.09.2003) и неговите подзаконови актове.

Дейностите по събиране, транспортиране, временно съхраняване и разкомплектоване на ИУМПС и по оползотворяване и/или обезвреждане на образуваните отпадъци от МПС се извършват единствено от лица, притежаващи разрешение, издадено по реда на чл. 37 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО), или комплексно разрешително, издадено по реда на глава седма, раздел II от Закона за опазване на околната среда, при спазване на изискванията по приложение № 2 от **Наредбата за изискванията за третиране на отпадъците от моторни превозни средства** (обн. ДВ, бр. 104/26.11.2004)..

Отпадъците от ИУМПС трябва да се класифицират съгласно изискванията на **Наредба № 3 за класификация на отпадъците** (обн., ДВ 44/25.05.2004) с група **16 01 Излезли от употреба превозни средства от различни видове транспорт (включително извънпътна техника) и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка (с изключение на 13, 14, 16 06 и 16 08)** и отделните отпадъци от МПС следва да се третираят съгласно законовите изисквания на Наредбите:

- **Наредба за изискванията за третиране на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти** (приета с ПМС № 230/01.11.2005, ДВ, бр. 90/11.11.2005);
- **Наредба за третиране на излезли от употреба гуми** (приета с ПМС № 183/20.08.2010, ДВ, бр. 69/03.09.2010);
- **Наредба за изискванията за производство и пускане на пазара на батерии и акумулатори и за третиране и транспортиране на отпадъци от батерии и акумулатори** (обн. ДВ, бр. 58/15.07.2005);
- **Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци** (обн. ДВ, бр. 29/30.03.1999);



Използвани източници:

1. “Работен документ № 4 Указания към методиката за изготвяне на анализ на разходите и ползите” на Генерална Дирекция Регионална Политика на ЕК от 08/2006 г.
2. “Ръководство за анализ на инвестиционни проекти по разходи и ползи” на ЕК от 06/2008 (Guide to cost-benefit analysis of investment projects).
3. Хармонизирани Европейски Подходи за Остойносттаване и оценка на проекти в транспорта (HEATCO), РД3: Съществуваща практика за проектно оценяване в Европа, ГД Трен, ЕУ, 01/2005
4. България-Общи указания за анализа на разходите и ползите за проекти, подкрепяни от Кохезионния фонд и ЕФРР в периода 2007-2013 г. приети с Решение на МС от 17.06.2009 г.
5. Указания за изготвяне на АПР в транспортния сектор
6. Закон за опазване на околната среда (ДВ бр. 91/2002, изм. ДВ бр.61/6.08.10 г.)
7. Закон за биологичното разнообразие (ДВбр. 77/2002, изм. ДВ бр. 89/12.11.2010 г.)
8. Наредба за условията и реда за извършване на ОВОС (ДВ бр. 25/2003, изм. ДВ бр. 3/11.01.2011 г.)
9. Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (ДВ бр. 73/2007, изм. ДВ бр.3/11.01.2011 г.)
10. Указания за ОВОС на инвестиционни предложения, МОСВ 2002