



ТАБЛИЦА

с отразяване на получените възражения, предложения, въпроси и коментари от заинтересованите лица по проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция (ПИИ) по процедура BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост

I. Предложения и коментари, получени в период 19.12.2022 г. - 06.02.2023 г.

№	Дата на получаване от подателя	Въпрос/ Коментар/ Предложение	Разяснения от Снд/Приема/Не приема/Мотив
1.	ki_hristov@abv.bg , в ИСУН от 20.12.2022 г.	В Насоките за кандидатстване е посочено, че за Дейност 5: Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД), разходите не следва да надвишават 0,5% от бюджета на ПИИ. С оглед на големината на 40-те градски общини тези средства ще са крайно недостатъчни за изготвяне на ГПОД. Предлагам при идентифицирана нужда от разработване ГПОД ограничението да е минимум 1 % от бюджета на ПИИ.	В проекта на Насоки за кандидатстване са направени корекции, като отпадат процентните ограничения за разходите по дейности.
2.	obshtina@velin.grad.bg , в ИСУН от 22.12.2022 г.	Във връзка с обявената за публично обсъждане процедура „Екологична мобилност“ имаме следните коментари/въпроси: 1. Относно асоциираните партньори: Съгласно проекта на насоки за кандидатстване асоциираният партньор участва в подготовката и изпълнението на ПИИ, но същите не могат да разходват средства от безвъзмездната финансова помощ. В същото време съгласно критериите за оценка, наличието на такъв партньор носи допълнителни точки на кандидата. Ако голяма част от хората, живеещи в община от селски район работят и посещават различни услуги в общината-кандидат, то достатъчна обосновка ли е за включването на асоциирания партньор в проекта, това че ползва градския транспорт в града или е задължително да има осигурена	1. Общините, попадащи в дефиницията за селски район (селски общини), могат да бъдат равноправни допустими партньори по проектите, при обосновка по отношение на връзките между селските и градските райони и функционалните зони. Функционалните градски зони се състоят от гъсто населен град и по-малко населена зона за пътуване до работното място, чийто пазар на труда е силно интегриран с града. Предложението за изпълнение на инвестиция следва да е в съответствие с Плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на общините (интегрирани в Плановете за интегрирано развитие на общините - ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО). За целите на процедурата е задължително кандидатстването в

	<p>транспортна линия между двете населени места, която да е част от дейностите по проекта? Има ли условие асоциираният партньор да има изготвени и приети от ОбС ПИРО и ПУГМ?</p> <p>2. Относно партньорите:</p> <p>2.1. Допустимо ли е партньорите на кандидата да са от друг район за планиране?</p> <p>2.2. Партньорът трябва ли да има изготвени и приети от ОбС ПИРО и ПУГМ?</p> <p>2.3. Партньорът трябва ли да има договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници и в проектното предложение за него да са предвидени всички допустими дейности?</p> <p>2.4. Възможно ли е за партньора да е предвидена само една дейност за изпълнение – например: Дейност 3?</p> <p>3. Относно критериите за оценка на качеството:</p> <p>Съгласно критерий 4. Степен на проектна готовност кандидатът ще получи 35 точки, ако разполага със сключен договор с изпълнители по Дейност 1 и Дейност 2. Съгласно условията за изпълнение СНД осъществява предварителен и последващ контрол на обществените поръчки. Как преди сключването на договор за предоставяне на финансиране по процедура кандидатът ще успее да подготви и проведе обществените поръчки за избор на изпълнител при спазване на изискванията посочени в условията за изпълнение за осъществяване на предварителен и последващ контрол от СНД?</p> <p>Съгласно проекта на насоки за кандидатстване срокът за кандидатстване по процедурата е до 3 месеца след обявяването ѝ. Даже кандидатът да стартира обявяването на обществени поръчки в началото на януари (без задължителния последващ и предварителен контрол от СНД) пак няма да има възможност да избере изпълнители по дейностите, да сключи договори с тях и/или да има готови одобрени проекти за всички инфраструктурни дейности. В тази връзка, считаме, че по критерий 4 никой кандидат няма да получи точки. Предвид факта, че общините, които са изпълнявали проекти за градски транспорт са изключително малко, а в Приложение Н са дадени и за кои общини са допустими Дейност 4 и Дейност 5 има опасност нито един кандидат да не покрие минимума от 65 точки. В тази връзка Ви молим да прецизирате критериите за оценка на качеството, така че те</p>	<p>партньорство между: две общини и един оператор на обществена услуга за превоз на пътници.</p> <p>2.1. Допустимо е партньорите в сформираното партньорство да са от различни райони за планиране. Района за планиране, в който попада дадено ПИИ, се определя според района за планиране от ниво NUTS 2, в който попада общината кандидат.</p> <p>2.2. и 2.3. За кандидатстването по настоящата процедура е необходимо общината-кандидат и/или общината-партньор да има сключен (действащ) Договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ) с оператор на обществена услуга за превоз на пътници, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година, относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007), както и в съответствие с Наредба №2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба №2/2002 г.), с който е възложено предоставянето на обществена услуга за превоз на пътници.</p> <p>2.4. В партньорското споразумение следва да се разпишат всички права и задължения на партньорите. В партньорското споразумение следва да се определят конкретните задачи на всяка една от страните във връзка с подготовката, управлението и изпълнението на дейностите по ПИИ; финансовите ангажименти на всяка една от страните във връзка с изпълнението на ПИИ; отговорностите по възлагане на обществени поръчки по ПИИ и други приложими права и задължения, съгласно спецификата на конкретното ПИИ. Възможно е за партньора да е предвидена само една дейност за изпълнение.</p> <p>3. Обръщаме внимание, че критериите за оценка на качеството са коригирани в резултат на проведеното обществено обсъждане.</p> <p>Предвид заложените етапни цели по настоящата инвестиция следва кандидатът/партньорът да е в напреднал етап на подготовка и изпълнение на процедурите за възлагане на обществените поръчки, предвидени в ПИИ по процедурата, за което на етапа на кандидатстване следва да представи документация за обществена</p>
--	--	--

		да са реални или да намалите минимума от точки, които дават възможност за финансиране.	поръчка/сключен договор по дейност 1 и/или дейност 2.
3.	Община Пазарджик, писмо с вх. №91-00-64-[20]/11.01.2023 г.	<p>Във връзка с получено в Община Пазарджик писмо от НСОРБ с приложен проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция по процедура BG-RRP-8.013 "Екологосъобразна мобилност" с финансиране на механизма за възстановяване и устойчивост, имаме следните въпроси:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Кога се очаква процедурата да бъде отворена? 2. Ще се провеждат ли разяснителни срещи с общините, които желаят да участват? 3. Кога се очаква насоките да бъдат утвърдени? 4. Към датата на подаване на проектното предложение необходимо ли е да бъдат обявени обществени поръчки по процедурата? 5. За кои дейности, касаещи изпълнението на заложените дейности е необходимо да се провеждат обществени поръчки? 6. Необходимо ли е изпълнение на предварителни дейности, които да са приключени преди кандидатстването? 7. Какви документи са необходими при подаването на проектното предложение (Решение на Общински съвет и др. документи)? 8. Може ли да се кандидатства по всички посочени дейности? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Очаква се процедурата да бъде отворена за кандидатстване в най-кратки срокове. 2. Разяснителни срещи с общините ще бъдат провеждани след публикуване на окончателния вариант на Насоки за кандидатстване. 3. Насоките за кандидатстване се утвърждават в деня на публикуването им. 4. Към датата на подаване на предложението за изпълнение на инвестиция е необходимо кандидатите да представят доказателства за подготвена документация по реда на ЗОП или обявена обществена поръчка по реда на ЗОП или сключен договор за Дейност 1 и/или Дейност 2 по реда на ЗОП. 5. Крайният получател на средствата и неговите партньори (ако това е включено в партньорското споразумение) следва да сключват договори с изпълнители за осъществяването на дейности по ПИИ. При избора на изпълнители, крайният получател/партньорите прилага Закона за обществените поръчки (ЗОП) или съответните нормативни актове. 6. На етап кандидатстване е необходимо кандидатите да разполагат с всички документи, описани в раздел „Списък на документите, които се подават на етап кандидатстване“ от Насоките за кандидатстване. 7. Необходимите документи за кандидатстване са посочени в раздел „Списък на документите, които се подават на етап кандидатстване“ от Насоките за кандидатстване. 8. Допустимо е да се кандидатства по всички посочени дейности, съобразявайки се с максимално допустимия размер на средствата по процедурата.
4.	Община Враца, писмо с вх. №91-00-64-[21]/13.01.2023 г.	<p>Във връзка с публикуван проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция по процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост, от името на Община Враца, предлагам следните коментари и бележки:</p> <p>По Дейност 2: Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт е упоменато, че дейността включва проектиране, изграждане и</p>	<p>В ревизирания вариант на Насоки за кандидатстване е допуснато станциите за зареждане да бъдат разположени освен в транспортните депа на обществения транспорт, и на друго подходящо за целта място. Местоположенията на зарядните станции следва да бъдат съобразени с изпълнението на маршрутните разписания на транспортната мрежа и да бъдат посочени в Обосновката към ПИИ.</p> <p>По отношение на включването като допустима дейност поставянето на автобусни спирки, на местата където липсват или подмяната на</p>

присъединяване на новоизградените точки за зареждане, както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане в транспортните депа на обществения транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси. Предлагаме обхватът на тази дейност да бъде разширен, като към допустимите места за изграждане на точки за зареждане, освен транспортните депа, да бъдат включени и автобусни спирки и автогари при следните мотиви:

Автогарите са основен изходен пункт за повечето вътрешни и междуградски транспортни линии, където автобусите генерират по-дълъг престой. Началните и крайни спирки на определен маршрут също биха били подходящи места за изграждане на станции за бързо зареждане. Тази мярка ще допринесе за цялостна оптимизация на времето, разходите и работните графици на заетите в транспортния сектор. Празните курсове на автобусите до транспортните депа, освен че удължават сумарното време за зареждането им, генерират разходи, които в условие на инфлация, излишно ще натоварват бюджетите на транспортните дружества. Подобно решение е особено подходящо за по-големите населени места с по-дълги маршрути на линиите от обществения транспорт за превоз на пътници.

По Дейност 4: *Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението — пешеходци и велосипедисти*, сред допустимите мерки предлагаме да бъде включено и поставянето на автобусни спирки, където такива липсват или подмяната на вече съществуващи, като излагаме следните мотиви:

Наличието на ясно обособени спирки на превозните средства за обществен превоз на пътници и съответната пътна сигнализация, въвеждат задължения за останалите водачи на превозни средства, като намаляване на скоростта с готовност за спиране, пропускане на пътното превозно средство от обществения превоз на пътници за включване в движението и забрана за паркиране в района на спирката. По този начин се гарантира безопасността на пътниците при изчакване и напускане на превозните средства за обществен превоз. Ведно с това е и обстоятелството, че наличието на обособена спирка, осигурява комфортна среда за пътниците, предпазвайки ги от влиянието на неблагоприятни метеорологични условия.

По Дейност 5: *Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД)* - процентното разпределение на предвиденото финансиране за тази дейност е 0,5% от бюджета на предложението за изпълнение на инвестиции (ПИИ). Така в хипотеза

вече съществуващи и това да се включи към Дейност 4, считаме че тази дейност няма пряка връзка с нито една от четирите мерки по дейността. В допълнение, ако искането е само и единствено за поставяне на навеси и пейки на тротоарите или в крайпътното пространство на местата определени за автобусни спирки, то това действие няма принос към безопасността на участниците в движението. Идеята за включването на автобусните спирки е целесъобразно, но само в случай, че се обособят съответните уширения на платното за движение в съответствие с изискванията на нормативната уредба и всички необходими съоръжения за пътуващите, което ще осигури безопасност на пътниците при качването и слизането им от автобусите и също така няма да възпрепятства непрекъснатостта на транспортния поток и ще предотврати образуването на задръжки при спирането на превозните средства от линиите за обществен превоз. Аргументите, които Община Враца е изложила за изграждането на автобусни спирки са приемливи и със сигурност изграждането в съответствие с норматива ще гарантира повишаване на безопасността на движението.

В раздел „Допустими разходи“ от Насоките за кандидатстване, като допустими разходи за финансиране, са регламентирани и разходи за всички съпътстващи/спомагателни СМР, необходими за изпълнение на мерките за безопасна градска мобилност при извършване на разходи за изпълнение на СМР за изграждане на зарядни станции.

По отношение на разходите за Дейност 5, обръщаме внимание, че в проекта на Насоки за кандидатстване са направени корекции, като процентните ограничения за разходите по дейности отпадат от ревизирия вариант на Насоки за кандидатстване.

на подадено проектно предложение при максимален размер на безвъзмездните средства за изпълнение на инвестиция от 8 000 000 лева с включен ДДС, средствата за разработване или актуализиране на ГПОД ще бъдат в размер до 40 000 лв. с включен ДДС. В условия на задължително кандидатстване в партньорство между минимум две общини от допустимите 40 кандидати и равно разпределение на бюджета между партньорите, стойността на един ГПОД би била в максимален размер от 20 000 лв. за партньор при равни други условия. Генералният план за организация на движението е инструмент от съществено значение за всяко населено място, като осигурява оценка на фактическото състояние и дефиниране на краткосрочни и дългосрочни мерки за повишаване на безопасността на движението. Планът обхваща множество аспекти, сред които комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътни превозни средства, пешеходно и велосипедно движение и паркиране. Предвид множеството информация, която предполага да бъде изследвана, планът представлява многокомпонентен документ, чиято сложност и времеемкост предопределят по-високата му крайна стойност. В този смисъл, определеният съгласно Насоките за кандидатстване максимален бюджет от 20 000 лв. с включен ДДС за изпълнение на тази дейност, считаме за крайно недостатъчен, като предлагаме предвиденият процент (0,5% от бюджета на ПИИ) да бъде преразгледан и увеличен минимум до размер от 3%.

Подобряването на качеството на въздуха е сред главните приоритети в градската среда, като превантивна мярка е намаляването на автомобилния трафик, особено с централните градски зони. Тази цел е постижима, когато бъде осигурено подходящо алтернативно решение за придвижване на гражданите в лицето на екологичен, комфортен и регулярен обществен транспорт и съпътстващата го инфраструктура.

Смятаме, че предложените допълнения към Насоките за кандидатстване, подчертават не само значението на екологосъобразната мобилност, но и генерират добавена стойност на интервенцията чрез оптимизиране на работните процеси и осигуряване на безопасна и комфортна среда за пътниците.

Община Враца е в процес на изпълнение на проект „Модернизиране на градския транспорт в Община Враца“ по Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020 г., чрез който в мрежата на обществения транспорт на града са въведени 13 нови електрически автобуси и 9 тролейбуси, отговарящи на всички европейски директиви. С участието си в настоящата Процедура за екологосъобразна мобилност, Община

		<p>Враца има амбицията да разшири обхвата на екологичния транспорт извън пределите на града чрез осигуряването на нов подвижен състав за обслужване нуждите на жителите на прилежащите населени места в рамките на община Враца. По този начин ще бъдат напълно обезпечени курсовете на обществения транспорт със съществен принос към подобряване качеството на атмосферния въздух.</p>	
5	Община Габрово, писмо с вх. №91-00-64-[22]/16.01.2023 г.	<p>С настоящото изразяваме становището на Община Габрово по проекта на Насоки по процедура „Екологосъобразна мобилност“, с финансиране по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ), като се надяваме нашите коментари да бъдат взети под внимание в окончателната версия на процедурата.</p> <p>На първо място, считаме че при разработване на процедурата не са взети под внимание вече изпълнените проекти по транспорт, както и обема на предоставените средства за закупуване на подвижен състав. Не са отчетени вече изпълнени големи транспортни проекти в част от общините за сметка на останалите, което създава дисбаланс и неравнопоставеност в достъпа до средства за обновяване и развиване на модерен обществен транспорт.</p> <p>На второ място считаме, че критериите за оценка на проектните предложения следва да бъдат пренаписани, тъй като създават условия за възникване на изкуствени и неустойчиви партньорства, само за целите на проектите. Смятаме, че поставянето на изискване за партньорство между две общини и оператор, е достатъчно сложно за изпълнение, както и с оглед ниския максимален размер на бюджета на проектите. Въвеждането на максимални точки за партньорство между повече от две общини, ще доведе до изродени модели и нерентабилни проекти.</p> <p>Друг основен проблем, който ще възникне е по отношение на партньорството с оператора на обществен транспорт, който има ДОУ с едната община. По какъв начин той ще оперира в другата община? Това не е изяснено в Насоките, особено когато става дума за разкриване на нови транспортни линии. При така формулираните Насоки, се предполага че с цел постигане на по-високи точки в оценката, следва да бъдат разкрити нови линии с други общини, които е почти сигурно, че няма да бъдат работещи и неефективни.</p> <p>Нашето предложение е свързано с цялостно преразглеждане на критериите за оценка и недопускане на неустойчиви проекти.</p> <p>По отношение на „Критерии за оценка на качеството“: По т.1 Сформиране на партньорства при изпълнение на ПИИ: Считаме, че разписаните категории в рамките на този критерий са</p>	<p>Насоките за кандидатстване, включително критериите за оценка, са ревизирани.</p> <p>Обръщаме внимание, че настоящата процедура цели насърчаването за сформирани партньорства за изпълнение на мерки в изпълнение на плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ), като по този начин ще се улесни подготовката и изпълнението на сходни проекти, които да бъдат финансирани със средства от Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. (ППР). До момента по оперативните програми за регионално развитие са били финансирани интегрирани проекти за устойчив градски транспорт на отделни градове, като мерките са се изпълнявали основно на територията на тези градове. Не е било въведено изискване за партньорство между общините, нито изискване за съответствие с планове за устойчива градска мобилност, не са били финансирани мерки за насърчаване на междуселищната мобилност. Предвид, че настоящата процедура ще стартира преди да започне изпълнението на мерките по ППР, се предвижда тя да послужи като пилотна инициатива, която да помогне да се натрупа опит и практика в сформирани партньорства за изпълнение на интегрирани проекти за устойчива градска мобилност, които да бъдат надградени и продължени с проектите за устойчива градска мобилност по ППР. Настоящата процедура за екологосъобразна мобилност, с финансиране по Механизма за възстановяване и устойчивост, ще бъде използвана като модел, който ще бъде надграден и доразвит с финансиране по ППР, чрез интегрирани проекти за чисти превозни средства за обществен транспорт, строителство на зарядни станции за електрически превозни средства, интегрирани транспортни системи и дигитални транспортни приложения, както и мерки за пътна безопасност. Разграничаването между двете процедури ще бъде извършено на проектна основа.</p> <p>По отношение на партньорството с оператора на обществен транспорт, който има ДОУ с едната община, обръщаме внимание, че в Партньорското споразумение в свободен текст между</p>

неправилно формулирани и не създават предпоставки за устойчиви партньорства, респективно успешни проекти. Даваме пример със Северен Централен район, където допустимите общини са 6, но в териториално отношение се разделят в 3 потенциални проекта (Габрово - Севлиево; Горна Оряховица - Свищов и Разград - Силистра). Най-висока оценка при този критерий би се получили при условие, че проектът се изпълнява в партньорство между повече от 2 общини, един оператор и един или повече асоциирани партньори. За да се получи максимална оценка следва да се създадат нови линии за междуселищен транспорт, които не са били изпълнявани до момента и за които не е имало необходимост (като например Габрово - Горна Оряховица). Същите ще се окажат нерентабилни и няма да доведат до реални ползи от изпълнението на подобен проект. Поради фактът, че партньорствата трябва да се създават само между допустимите 40 общини, се изключва възможността да бъде създадено партньорство с големите 10 общини, което е от изключително значение за развитието на междуселищния транспорт (например Габрово - Велико Търново). Молим също в Насоките да дефинирате възможността за партньорства между общини от различни райони за планиране и да определите по какъв начин ще бъде преразпределен ресурса за проекти между общини от различни райони за планиране.

Предлагаме този критерий за оценка изцяло да отпадне предвид гореизложените причини и като минимално изискване за кандидатстване да остане партньорството между две общини и един оператор на обществен транспорт. В допълнение тъй като асоциираните партньори не разпределят бюджет, то не следва да бъдат предмет на оценката. Въвеждането на задължително изискване за асоцииран партньор, особено при проектите за обществен транспорт е също необосновано, тъй като това изискване ще доведе до резултатите описани по-горе.

Във връзка с горесцитирания критерий за оценка възникват въпроси, на които не могат да бъдат открити отговори в Насоките за кандидатстване, като:

1. Може ли крайният получател на помощта да участва като партньор в други проектни ПИИ и да разходва средства и респективно тези партньорства могат ли да излизат извън границите на един регион за планиране?

2. Задължителен ли е за всички общини, формиращи партньорство, да включат разход за закупуване на превозно средство + зарядна станция или това се приема на ниво проект? Необходими са малко

съответните партньори, следва да са определени и подробно разписани всички права и задължения на партньорите.

По отношение на критериите за оценка на качеството, обръщаме внимание, че в резултат на проведеното обществено обсъждане критериите са преразгледани и коригирани.

По отношение на партньорствата, обръщаме внимание, че съгласно ревизирия вариант на Насоките за кандидатстване по настоящата процедура, е задължително кандидатстването в партньорство между:

- 2 общини, попадащи в обхвата на:
 - 40 градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, които са допустими бенефициенти по Приоритет 2 „Интегрирано териториално развитие на регионите“ на ПРР, както следва: Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян, Габрово, Горна Оряховица, Севлиево, Разград, Свищов, Силистра, Добрич, Търговище, Шумен, Сливен, Ямбол, Нова Загора, Айтос, Карнобат, Казанлък, Свиленград, Харманли, Димитровград, Кърджали, Хасково, Асеновград, Велинград, Смолян, Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Карлово, Ботевград, Гоце Делчев, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански,
 - 215-те общини, попадащи в дефиницията за селски район, съгласно Споразумението за партньорство 2021-2027 г., както следва: Банско, Белица, Гърмен, Кресна, Разлог, Сатовча, Симитли, Струмяни, Хаджидимово, Якоруда, Камено, Малко Търново, Несебър, Поморие, Приморско, Руен, Созопол, Средец, Сунгурларе, Царево, Аврен, Аксаково, Белослав, Бяла, Ветрино, Вълчи дол, Девня, Долни чифлик, Дългопол, Провадия, Суворово, Елена, Златарица, Лясковец, Павликени, Полски Тръмбеш, Стражица, Сухиндол, Белоградчик, Бойница, Брегово, Грамада, Димово, Кула, Макреш, Ново село, Ружинци, Чупрене, Борован, Бяла Слатина, Козлодуй, Криводол, Мездра, Мизия, Оряхово, Роман, Хайредин, Дряново, Трявна, Балчик, Генерал Тошево, Добрич-селска, Каварна, Крушари, Тервел, Шабла, Ардино, Джебел, Кирково, Крумовград, Момчилград, Черноочене, Бобов дол, Бобошево, Кочериново, Невестино, Рила, Сапарева баня, Трекляно, Априлци, Летница, Луковит, Тетевен, Угърчин, Ябланица, Берковица, Бойчиновци, Брусарци, Вълчедръм,

	<p>повече разяснения по възможните конфигурации на допустимите дейности.</p> <p>3. По отношение на дейност по БДП - не става ясно дали дадена община може да включва разход в тази категория, различен от посочените препоръки в Приложение Н?</p> <p>4. От Насоките за кандидатстване не става ясно какви са допустимите разходи, които може да извършва операторът (транспортното дружество)?</p> <p>По отношение на т.2 „Оценка на капацитета“ от критериите за оценка на качеството, считаме че са въведени дискриминационни изисквания, тъй като следва да се вземе предвид фактът, че проекти за интегриран градски транспорт бяха изпълнени от малък брой сред посочените 40 допустими общини. В този смисъл въвеждането на категория с най-висока оценка, а именно: „Всеки един от партньорите-общини е изпълнявал проект/и за градски транспорт по ОПРР 2014-2020 или ОПОС 2014-2020“ не отговаря на фактическото изпълнение на транспортни проекти през предния програмен период и нито един проект няма да постигне максимална оценка по този критерий. Считаме, че за целите на оценката може да бъдат дадени по-високи точки на проектите, в които поне един от партньорите в проекта да е изпълнявал транспортен проект и следва да се променят описаните категории по този критерий.</p> <p>Аналогичен е коментарът по отношение на определените категории за оценка по т.3: „Принос към индикаторите по процедурата“. От една страна искаме да участват общини с капацитет, изпълнявали вече транспортни проекти, а от друга страна в рамките на твърде ограничения бюджет искаме да бъде изпълнен целия списък от допустими дейности. На база на натрупания опит от вече изпълнен транспортен проект смятаме, че при такъв бюджет, не биха могли да се изпълнят всички предложени мерки, особено що се касае до интелигентни транспортни системи, които са скъпоструващи и няма как да бъдат реализирани с 10% от общия бюджет на проекта.</p> <p>По отношение на проектната готовност на общините и т.4 Степен на проектна готовност в критериите за оценка на качеството, считаме, че следва да бъдат преразгледани категориите, тъй като електротранспортът е скъпоструващ и поради лимитираните бюджети на общините, даването на най-висока оценка на категория: „Кандидатът разполага със сключен договор по обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения</p>	<p>Вършец, Георги Дамяново, Медковец, Чипровци, Якимово, Батак, Белово, Брацигово, Лесичово, Ракитово, Септември, Стрелча, Сърница, Брезник, Земен, Ковачевци, Радомир, Трън, Белене, Гулянци, Долна Митрополия, Долни Дъбник, Искър, Кнежа, Левски, Никопол, Пордим, Червен бряг, Брезово, Калояново, Кричим, Куклен, Лъки, Марица, Перушица, Първомай, Раковски, Родопи, Садово, Сопот, Стамболийски, Съединение, Хисаря, Завет, Исперих, Кубрат, Лозница, Самуил, Цар Калоян, Борово, Бяла-Русенско, Ветово, Две могили, Иваново, Сливо поле, Ценово, Алфатар, Главиница, Дулово, Кайнарджия, Ситово, Тутракан, Котел, Твърдица, Баните, Борино, Девин, Доспат, Златоград, Мадан, Неделино, Рудозем, Челеларе, Антон, Божурище, Годеч, Горна Малина, Долна баня, Драгоман, Елин Пелин, Етрополе, Златица, Ихтиман, Копривщица, Костенец, Костинброд, Мирково, Пирдоп, Правец, Своге, Сливница, Чавдар, Челопеч, Братя Даскалови, Гурково, Гълъбово, Мъглиж, Николаево, Опан, Павел баня, Раднево, Чирпан, Антоново, Омуртаг, Опака, Попово, Ивайловград, Любимец, Маджарово, Минерални бани, Симеоновград, Стамболово, Тополовград, Велики Преслав, Венец, Върбица, Каолиново, Каспичан, Никола Козлево, Нови пазар, Смядово, Хитрино, Болярово, Елхово, Страджа, Тунджа,</p> <p>и</p> <ul style="list-style-type: none"> • оператор на обществения транспорт, на които е възложено да извършват обществен превоз на пътници по утвърдени транспортни схеми на територията на Република България – републиканска, междуобластна, областни и общински, в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) № 1370/2007) и правилата за извършване на обществен превоз на пътници. <p>В отговор на конкретно зададени въпроси:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В Насоките за кандидатстване по процедурата не е заложено ограничение за участието на общините в различни партньорства. Допустимо е партньорите на кандидата в
--	--	---

	<p>транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт“, отново не може да бъде постигнато.</p> <p>Като цяло, считаме че следва да бъдат преразгледани всички критерии за оценка на качеството, тъй като в настоящия си вид, те ще доведат до неустойчиви и нереалистични проекти и партньорства.</p> <p>В допълнение обръщаме внимание на необходимостта определени текстове да се прецизират, за да се избегнат бъдещи възможности за противоречиво тълкуване на насоките както и да се разпишат определени правила по-ясно и категорично. По конкретно намираме за необходимо да се прецизират насоките относно „оператори на обществения градски транспорт“. Така навсякъде в насоките се споменава оператор за обществен транспорт, който следва да има сключен и действащ ДОУ с един от партньорите общини, като на стр. 13 първи ред се въвежда макар и пояснително понятието „(общинска компания за обществен градски транспорт)“. По този начин остава неясно, дали партньорът оператор следва да е дружество, чиито капитал се притежава от Община партньор или може да е всеки икономически оператор (Транспортно дружество), което има сключен и действащ ДОУ.</p> <p>С оглед разпределението на средствата по райони и изискването за наличие на партньорства с две и повече общини, намираме за целесъобразно да се преосмисли и максималната стойност за едно проектно предложение, което ще доведе до възможност общините на практика да си сътрудничат, а не да се правят партньорства според ресурса и изкуствено разпределение на дейностите.</p> <p>В заключение намираме, че е налице разминаване между заложените индикатори, допустимите дейности и критериите за оценка. индикаторите са:</p> <p>нови превозни средства с нулеви емисии (автобуси/тролейбуси) - целева стойност: 68 броя;</p> <p>изграждане на нови зарядни станции (зарядни точки) за нуждите на обществения транспорт - целева стойност: 27 броя;</p> <p>В допустимите дейности са заложили като допустими всякакви „високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), което противоречи на заложеното задължително изискване за зарядна инфраструктура.</p> <p>Препоръчваме МРРБ да разработи образец на приложение за</p>	<p>сформираното партньорство да са от друг район за планиране. В този случай, района за планиране, в който ще попадне дадено ПИИ, се определя според района за планиране от ниво NUTS 2, в който попада общината кандидат в сформираното партньорство.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Съгласно ревизирания вариант на Насоки за кандидатстване по процедурата, разходът за закупуване на превозно средство е задължителен за всяко предложение за изпълнение на инвестиция. 3. По отношение на дейностите по безопасност на движението по пътищата, Насоките за кандидатстване са допълнени с възможността за актуализация на ПРИЛОЖЕНИЕ Н, в случай на констатирана необходимост и чрез обосновано посочени мотиви от страна на общината водещ партньор, както и след нарочно писмо за одобрение на исканата промяна от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. 4. Партньорите - оператори на обществен транспорт участват съвместно с общината кандидат в подготовката и/или техническото изпълнение на инвестицията или на предварително заявени във формуляра за кандидатстване дейности от инвестицията и могат да разходват средства от Механизма за възстановяване и устойчивост. 5. Корижирани са Насоките за кандидатстване, Партньорите - оператори на обществена услуга за превоз, не е задължително да са дружество, чиито капитал се притежава от Община партньор, а може да е всеки икономически оператор (Транспортно дружество), което има сключен и действащ ДОУ, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007, с общината кандидат в партньорството. 6. В раздел 8 “Допустими дейности” на Насоки за кандидатстване са направени корекции: Доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства. <p>Ниско емисионни превозни средства се допускат само по</p>
--	--	--

		<p>попълване, като по този начин ще се гарантира принципност и предвидимост в процес на оценка или иначе казано равнопоставеност на всички кандидати.</p> <p>Надяваме се да вземете предвид предложенията и да коригирате критериите за оценка.</p>	<p>изключение, когато кандидатът може да обоснове наличие на конкретни непреодолими обстоятелства, поради които не може да достави нулево-емисионни превозни средства. Обосновката за доставка на ниско емисионни превозни средства следва да е обективна и базирана на конкретни данни и обстоятелства за липсата на възможност за доставка на нулево емисионни превозни средства.</p> <p>Превозните средства с нулеви и/или ниски емисии трябва да отговарят на следните изисквания в съответствие с Техническите насоки за прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“:</p> <p>а) автобуси с нископоставен под (категории М2 и М3) – само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа (plug-in хибриди);</p> <p>б) автобуси с високопоставен под (категории М2 и М3) – всички автобуси, които отговарят на най-новите изискванията по отношение на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.</p>
6	<p>Община Шумен, писмо с вх. №90-03-980-[9]/17.01.2023 г.</p>	<p>Във връзка с получено писмо от 20.12.2022 г от Националното сдружение на общините в Република България относно обществено обсъждане на пакет документи за кандидатстване по Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна Мобилност” с финансиране от механизма за възстановяване и устойчивост, представяме нашето мотивирано предложение.</p> <p>Бихме желали да отправим следните искания за промяна:</p> <p>1. В Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция по Процедура BG-RRP-8.013 “Екологосъобразна Мобилност” с финансиране от механизма за възстановяване и устойчивост е записано следното:</p> <p><i>Дейност 1: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен).</i></p> <p><i>Превозните средства трябва да отговарят на следните изисквания:</i></p> <p><i>а) нископодови” превозни средства (категории М2 и М3) - само</i></p>	<p>1. В раздел 8 “Допустими дейности” на Насоки за кандидатстване са направени корекции:</p> <p>Доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства.</p> <p>Ниско емисионни превозни средства се допускат само по изключение, когато кандидатът може да обоснове наличие на конкретни непреодолими обстоятелства, поради които не може да достави нулево-емисионни превозни средства. Обосновката за доставка на ниско емисионни превозни средства следва да е обективна и базирана на конкретни</p>

	<p>електрически и plug-in хибрид.</p> <p><i>b) „високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро IV).</i></p> <p>Поставеното изискване в т. б) противоречи с поставеното условие за Дейност 1, за нулевоемисионни превозни средства, тъй като автобусите с двигатели Евро VI са <u>емисионни превозни средства</u>, съгласно РЕГЛАМЕНТ (ЕО) №715/2007 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/2144 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата.</p> <p>Предоставянето на възможност за участие на ПИИ с високоподови превозни средства с двигатели Евро VI ще даде възможност да бъдат закупени двойно по-голям брой автобуси в сравнение с ПИИ с електробуси, тъй като цената на автобус с двигател Евро VI е минимум два пъти по-евтин в сравнение с тази на електробусите. Също така доставката на автобуси от „точка б)“ няма да изпълни очакваните резултати на процедурата, а именно: доставка на нови превозни средства с нулеви емисии, както и задължителният индикатор RRP203 Нови превозни средства с нулеви емисии.</p> <p><u>Предлагаме да отпадне точка б) “високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI).</u></p> <p>2. Относно т.18 Критерии за оценяване на предложения за изпълнение на инвестиция: <u>Моля да отпаднат следните критерии:</u></p> <p>1. Капацитет за изпълнение на ПИИ:</p>	<p>данни и обстоятелства за липсата на възможност за доставка на нулево емисионни превозни средства.</p> <p>Превозните средства с нулеви и/или ниски емисии трябва да отговарят на следните изисквания в съответствие с Техническите насоки за прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“:</p> <p>а) автобуси с нископоставен под (категории М2 и М3) – само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа (plug-in хибриди);</p> <p>б) автобуси с високопоставен под (категории М2 и М3) – всички автобуси, които отговарят на най-новите изискванията по отношение на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.</p> <p>2. В резултат на проведеното обществено обсъждане, критериите за оценка на качеството са коригирани и допълнени.</p>	<p>15</p>
--	--	---	-----------

		Един от партньорите-общини е изпълнява.1 проект/и за градски транспорт по ОПРР 2014-2020 или по ОПОС 2014-2020	10	
		<p>Поставени са ограничаващи условия по отношение на избора на партньор, тъй като има само по 1 община в Район на планиране реализирала проект за доставка на нови превозни средства по ОПРР 2014-2020 или ОПОС 2014-2020, а именно: Враца, Габрово, град Добрич, Сливен, Хасково, Перник.</p> <p>По този начин всички останали кандидати са дискриминирани и не могат да съберат повече от 5 точки.</p> <p>Предлагаме да отпадне този критерий</p> <p>2. Степен на проектна готовност</p>		
		Кандидатът разполага със сключен договор по обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт	35	
		Кандидатът е обявил обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт	25	
		Поставеният критерий е ограничаващ по отношение на всички участници, тъй като процедурите за избор на доставчик на електробуси и зарядни станции отнемат минимум 1 календарна година. Никой от участниците не е имал информация за Насоките на предстоящата процедура в края на 2021 г.		
7	kmet_zvanichevo@abv.bg , в ИСУН от 18.01.2023 г.	<p>От Община Пазарджик имаме следните коментари/ предложения към Насоките за кандидатстване:</p> <p>1. По отношение на допустимите дейности - Дейност 1 - подточка "b)" - така описаните "високоподови" превозни средства с двигатели категория Евро VI са емисионни и противоречат на изискването за нулевоемисионни превозни средства. Моля този проблем да се изясни, ще бъдат ли зачитани като изпълнен индикатор превозни средства с</p>		<p>В раздел 8 „Допустими дейности“ на Насоките за кандидатстване са направени корекции:</p> <p>Доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на</p>

		<p>категория Евро VI?</p> <p>2. От насоките за кандидатстване не става категорично ясно чий материален актив ще бъдат новопридобитите зарядни станции (предвид изискването да бъдат изградени на терени с общинска собственост) и електро автобуси или тролейбуси - на оператора на пътническия транспорт или на съответната община партньор, на чиято територия се изграждат зарядните станции или съответно оперира (е сключен договор с) оператора?</p> <p>3. Моля да се конкретизират минималните изисквания по отношение на дейността за информация и публичност - какво минимално следва да съдържа тя, съответно да бъде заложено за изпълнение?</p>	<p>Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства.</p> <p>Ниско емисионни превозни средства се допускат само по изключение, когато кандидатът може да обоснове наличие на конкретни непреодолими обстоятелства, поради които не може да достави нулево-емисионни превозни средства. Обосновката за доставка на ниско емисионни превозни средства следва да е обективна и базирана на конкретни данни и обстоятелства за липсата на възможност за доставка на нулево емисионни превозни средства.</p> <p>Превозните средства с нулеви и/или ниски емисии трябва да отговарят на следните изисквания в съответствие с Техническите насоки за прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“:</p> <p>а) автобуси с нископоставен под (категории М2 и М3) – само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа (plug-in хибриди);</p> <p>б) автобуси с високопоставен под (категории М2 и М3) – всички автобуси, които отговарят на най-новите изискванията по отношение на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.</p> <p>Текстовете в Насоките за кандидатстване са детайлизирани и прецизирани.</p> <p>Изискванията по отношение на дейността за информация и публичност са посочени в Приложение Е2 „Условията за изпълнение на одобрените инвестиции“, което крайните получатели следва да спазват при изпълнение на инвестициите, а именно:</p> <p>2. Всички крайни получатели трябва да прилагат подходящи мерки за информация, комуникация и публичност, съгласно разпоредбите на чл. 34 на Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021</p>
--	--	---	--

			<p>година за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост.</p> <p>3. Крайните получатели са длъжни да посочват произхода и да осигуряват видимост на финансирането от Съюза, като при всички мерки за информация, комуникация и публичност, изрично се указва произходът на финансиране чрез поставяне на:</p> <ul style="list-style-type: none">- Емблемата на ЕС в съответствие с посочените технически характеристики с упоменаването „финансирано от Европейския съюз – NextGenerationEU“. <p>Логата са налични на следния адрес: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/logos_downloadcenter/.</p> <p>Оперативни насоки за използване на емблемата на ЕС за периода 2021-2027 г. можете да намерите на следния адрес: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/eu-emblem-rules_en.pdf.</p> <p>4. По време на осъществяването на дадено предложение за изпълнение на инвестиция (ПИИ), крайния получател (КП) информира обществеността за получената подкрепа, като:</p> <ul style="list-style-type: none">- Включва на уебсайта, когато такъв съществува – кратко описание на проекта, неговите цели и резултати, като откроява финансовата подкрепа от ЕС;- Във всеки документ, свързан с изпълнението на проекта, се посочва финансовата подкрепа от ЕС.- По време на изпълнението на инфраструктурен проект или строителни дейности на видимо място се поставя временен билборд с големи размери за дейности, които отговарят едновременно да следните условия: (1) общата финансова подкрепа надхвърля 500 000 евро и (2) се състоят в закупуване на физически обект, изграждане на инфраструктура или строителни дейности. Допустимо е на билборда да бъде визуализирано логото/емблемата/гербът на бенефициента, както и стойността на съфинансирането. <ul style="list-style-type: none">- Постоянна обяснителна табела (плакат) се поставя до една седмица след отстраняване на билборда. Табелите съдържат същите основни елементи като билборда.- Организира минимум две публични събития в
--	--	--	--

			процеса на изпълнение на проекта.
8	<p>Национално сдружение на общините в Република България (НСОРБ), писмо с вх. № Към 90-03-980-[11]/19.01.2023 г.</p>	<p>По общественото обсъждане на проекта на документи за кандидатстване по процедура „Екологосъобразна мобилност“, след проучване сред заинтересованите общини, прилагаме обобщените им коментари и бележки, част от които са Ви предоставени и от общините с нарочна кореспонденция.</p> <p>Обобщеното ни становище по проекта на Условието за кандидатстване, е както следва:</p> <p>1. т.4. „Общ размер и териториално разпределение на средствата“: Прави впечатление, че бюджетът по процедурата е разпределен поравно между 6-те района за планиране, въпреки драстичните разлики в броя на допустимите за подкрепа общини. Пример в това отношение, са аналогичните бюджети за 3 общини от един район срещу 12 общини за друг. В тази връзка, би било удачно да се обмисли по-обективно разпределение на бюджета по райони;</p> <p>2. т.8. „Допустими партньори“:</p> <p>2.1. Тъй като бюджетът на процедурата е разпределен по райони за планиране, трябва да се изясни дали задължителните партньорства между общините следва да са само в рамките на съответния район или между съседни общини от различните райони или друго. Коментарът е валиден и по отношение на асоциираните партньори;</p> <p>2.2. С оглед използваните различни определения за задължителния партньор, веднъж упоменат като „оператор на обществения градски транспорт“ и втори път като „общинска компания за обществен градски транспорт“, следва да се разясни дали същият трябва да е дружество, чиито капитал се притежава от общината кандидат или партньор или може да е всеки друг икономически оператор или и двете;</p> <p>2.3. Удачно ще е и да се разясни броят на проектите, в които една община може да участва като кандидат и/или партньор.</p> <p>3. т.10. „Допустими дейности“:</p> <p>3.1. Предлагаме да се обмисли допустимостта по Дейност 1 на доставката на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен), по подточка b, а именно „високоподови“ превозни средства. Мотивите са, че автобусите с посочените двигатели Евро VI, дефакто са емисионни превозни средства. Тъй като дейността е сред задължителните за реализация, следва да се разясни дали всички участващи в проекта общини трябва да я планират или е достатъчна реализацията ѝ само от една от тях. Коментарът е валиден и за другите</p>	<p>2.1. Ресурсът по процедурата е разпределен между допустимите общини за 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2. На база на оценката ще се съставят 6 списъка с предложени за финансиране предложения за всеки един от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, подредени по реда на тяхното класиране. Районът за планиране, в който попада дадено ПИИ, се определя според района за планиране от ниво NUTS 2, в който попада общината кандидат.</p> <p>2.2. Коригирани са Насоките за кандидатстване. Партньорите - оператори на обществена услуга за превоз, не е задължително да са дружество, чиито капитал се притежава от Община партньор, а може да е всеки икономически оператор (Транспортно дружество), което има сключен и действащ ДОУ с Община партньор, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007.</p> <p>2.3. В Насоките за кандидатстване по процедурата не е заложено ограничение за участието на общините в различни партньорства, както за градските общини, така и за селските общини.</p> <p>1.1. Направени са корекции в Насоките за кандидатстване - моля виж отговор на въпрос 7 (т. 1).</p> <p>Разходът за закупуване на превозно средство е задължителен за всяко предложение за изпълнение на инвестиция, като е достатъчно мярката да бъде реализирана само от една от участващите в партньорството общини.</p> <p>Дейностите, заложените за изпълнение в ПИИ, следва да бъдат заложените както в Плановите за интегрирано развитие на градските общините (ПИРО), така и в Интегрираните териториални стратегии за развитие на районите от ниво NUTS 2 и да бъдат в съответствие с Плановите за устойчива градска мобилност на градските общини (интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО).</p> <p>1.2. В Насоките за кандидатстване е допуснато станциите за зареждане да бъдат разположени освен в транспортните депа на обществения транспорт, но и на друго подходящо за целта място. Местоположенията на зарядните станции следва да бъдат съобразени с изпълнението на маршрутните разписания на транспортната мрежа и да бъдат посочени в Обосновката към ПИИ.</p> <p>1.3. На въпроса е отговорено по-горе (моля вижте отговор на въпрос от Община Враца).</p> <p>1.4. В резултат на проведеното обществено обсъждане, в Насоките за кандидатстване отпадат процентните ограничения за разходите по дейности.</p>

	<p>задължителни дейности;</p> <p>3.2. По Дейност 2, предлагаме изграждането на точки за зареждане, освен в транспортните депа, да бъде допустимо и на автобусни спирки и автогари. Автогарите са основен изходен пункт за повечето вътрешни и междуградски транспортни линии, където автобусите генерират по-дълъг престой, който може да се използва и за зареждането им. Началните и крайни спирки на определен маршрут също са подходящи, а и вече традиционни места за изграждане на станции за бързо зареждане. Това ще допринесе за максималната оптимизация на транспортните графици, т. като на превозните средства няма да се налага да изминават дълги разстояния до транспортните депа за зареждането им;</p> <p>3.3. Към допустимите мерки по Дейност 4, предлагаме включването на поставянето на автобусни спирки, където такива липсват, както и подмяната на вече съществуващи. Наличието на ясно обособени спирки на превозните средства за обществен превоз на пътници и съответстващата им пътна сигнализация, въвеждат задължения за останалите водачи на превозни средства, като намаляване на скоростта с готовност за спиране, пропускане на пътното превозно средство от обществения превоз на пътници за включване в движението и забрана за паркиране в района на спирката. По този начин се гарантира безопасността на пътниците при изчакване и напускане на превозните средства за обществен превоз. Освен това, наличието на обособена спирка, осигурява комфортна среда за пътниците, предпазвайки ги от влиянието на неблагоприятни метеорологични условия;</p> <p>3.4. Дейност 5: Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД): ГПОД е инструмент от съществено значение за всяко населено място, като осигурява оценка на фактическото състояние и дефиниране на краткосрочни и дългосрочни мерки за повишаване на безопасността на движението. Планът обхваща множество аспекти, сред които комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътни превозни средства, пешеходно и велосипедно движение и паркиране. Предвид множеството информация, която предполага да бъде изследвана, планът представлява многокомпонентен документ, чиято сложност и времеемкост предопределят по-високата му крайна стойност. В този смисъл, определеният максимален процент от бюджета на проекта за дейността от 0.5%, ще е удачно да се увеличи;</p> <p>4.т.18. Критерии за оценяване на предложения за изпълнение на инвестиция:</p>	<p>4.1. В резултат на проведеното обществено обсъждане, в Насоките за кандидатстване критериите за оценка на качеството са коригирани и допълнени, като критерият за капацитет на кандидатите отпада.</p> <p>4.2. В резултат на проведеното обществено обсъждане, в Насоките за кандидатстване критериите за оценка на качеството са коригирани и допълнени, вкл. критерият за проектна готовност на кандидатите.</p> <p>Предвид заложените етапни цели по настоящата инвестиция следва кандидатът/партньорът да е в напреднал етап на подготовка и изпълнение на процедурите за възлагане на обществените поръчки, предвидени в ПИИ по процедурата, за което на етапа на кандидатстване следва да представи документация за обществена поръчка/склучен договор по дейност 1 и/или дейност 2.</p>
--	--	---

		<p>4.1. Считаме че критерий 2 от оценката на качеството, даващ съществено предимство от 15 точки, при необходими 65 точки за класиране на проект, следва да отпадне. Същият дава предимство на 8 общини от общо 40-те допустими по процедурата, които са имали възможност да реализират проекти за градски транспорт по ОПРР 2014-2020 или ОПОС 2014-2020. Критерият не би могъл да се използва за оценката на качеството поради различният териториален обхват на мерките за подкрепа за градски транспорт по настоящата процедура и ОПРР 2014-2020, както и поради фактът, че ОПОС 2014-2020 подкрепяше за тази дейност само ограничен брой общини с нарушено качество на атмосферния въздух.</p> <p>4.2. Критерий 4 „Степен на проектна готовност“: Поради продължителността на процедурите по обществени поръчки в сектора на градския транспорт, финализирането на които съгласно практиката на общините отнема над 1 година, считаме че под-критерия „Кандидатът разполага със сключен договор по обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и /или тролейбуси) на обществения транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт“, следва да отпадне.</p>	
9	<p><a href="mailto:m_raynova@do
brich.bg">m_raynova@do brich.bg, в ИСУН от 19.01.2023 г.</p>	<p>След запознаване с Насоките за кандидатстване за „Екологосъобразна мобилност“ се налагат следните уточнения:</p> <p>1. Относно Дейност 3 Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта).</p> <p>На стр. 26 същата е изписана така: внедряване на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения И/ИЛИ други мерки за дигитализация на транспорта (Дейност3).</p> <p>Моля да уточните, дали задължително трябва да има изграждане или може да се заложи САМО надграждане на вече изградени ИТС с други мерки за дигитализация на транспорта. За общини с изградени ИТС в предходен програмен период е важно уточнението, дали може да се включи дейност по надграждане на ИТС, още повече, че това носи по-голям брой точки в две от позициите на критерия за оценка на качеството 3. Принос към индикаторите по процедурата, според предложената Методика за оценка – стр. 38. на НК.</p> <p>2. Относно критерий 4. Степен на проектна готовност. Ако позволяват етапните цели, предлагаме да отпадне позицията с най-</p>	<p>1. Съгласно ревизирия вариант на Насоки за кандидатстване, е допустимо в ПИИ да се заложи само надграждане на вече изградени мерки за ИТС с други мерки за дигитализация на транспорта. Целесъобразността на дейността и обвързаността ѝ със съществуващите интелигентни транспортни системи и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт следва да бъдат посочени и аргументирани в обосновката към ПИИ.</p> <p>2. В резултат на проведеното обществено обсъждане, в ревизирия вариант на Насоки за кандидатстване критериите за оценка на качеството са коригирани и допълнени.</p> <p>3. В резултат на проведеното обществено обсъждане, в ревизирия вариант на Насоки за кандидатстване критериите за оценка на качеството са коригирани и допълнени.</p> <p>Общините, попадащи в дефиницията за селски район (селски общини), са допустими като партньори по проектите, при обосновка по отношение на връзките между селските и градските райони и функционалните зони. Функционалните градски зони се състоят от гъсто населен град и по-малко населена зона за пътуване</p>

		<p>много точки - 35 т. „, Кандидатът разполага със сключен договор по обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт “ и да се определят други мерки и срокове на проектна готовност.</p> <p>3. Относно асоциираните партньори – след като се предвижда да са фактор в оценката – критерий 1. Сформиране на партньорства при изпълнение на ПИИ, моля да дадете повече примери за възможното им участие.</p>	<p>до работното място, чийто пазар на труда е силно интегриран с града.</p>
10	<p>euro@goryahovica.org, в ИСУН от 19.01.2023 г.</p>	<p>Бихме желали да отправим следните искания за промяна:</p> <p>1. В Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция по Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна Мобилност“ с финансиране от механизма за възстановяване и устойчивост е записано следното: Дейност 1: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен). Превозните средства трябва да отговарят на следните изисквания: а) „нископодови“ превозни средства (категории М2 и М3) - само електрически и plug-in хибрид. б) „високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI).</p> <p>Поставеното изискване в т. б) противоречи с поставеното условие за Дейност 1, за нулевоемисионни превозни средства, тъй като автобусите с двигатели Евро VI са емисионни превозни средства, съгласно РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 715/2007 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/2144 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата.</p> <p>Предоставянето на възможност за участие на ПИИ с високоподови превозни средства с двигатели Евро VI ще даде възможност да бъдат</p>	<p>1. На въпроса е отговорено по-горе (моля вижте по-горе отговор на въпрос община Шумен).</p> <p>2. Критериите за оценка на качеството са коригирани и допълнени в резултат на проведеното обществено обсъждане.</p> <p>3. В резултат на проведеното обществено обсъждане изискванията за партньорствата са коригирани (моля вижте по-горе отговор на въпрос от община Габрово).</p> <p>Посоченият в Насоките за кандидатстване максимален и минимален размер на средствата е за едно предложение за изпълнение на инвестиция, а не за една община.</p>

закупени двойно по-голям брой автобуси в сравнение с ПИИ с електробуси, тъй като цената на автобус с двигател Евро VI е минимум два пъти по-евтин в сравнение с тази на електробусите. Също така доставката на автобуси от „точка б),“ няма да изпълни очакваните резултати на процедурата, а именно: доставка на нови превозни средства с нулеви емисии, както и задължителният индикатор RRP203 Нови превозни средства с нулеви емисии.

Предлагаме да отпадне точка б) „високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI).

Моля посочените критерии да отпаднат от настоящата процедура.

2. Относно т.18 Критерии за оценяване на предложения за изпълнение на инвестиция:

Моля да отпаднат следните критерии:

2.1. Капацитет за изпълнение на ПИИ:

Всеки един от партньорите-общини е изпълнявал проект/и за градски транспорт по ОПРР 2014-2020 или ОПОС 2014-2020 15

Един от партньорите-общини е изпълнявал проект/и за градски транспорт по ОПРР 2014-2020 или по ОПОС 2014-2020 10

Поставени са ограничаващи условия по отношение на избора на партньор, тъй като има само по 1 община в Район на планиране реализирала проект за доставка на нови превозни средства по ОПРР 2014-2020 или ОПОС 2014-2020, а именно: Враца, Габрово, град Добрич, Сливен, Хасково, Перник.

По този начин всички останали кандидати са дискриминирани и не могат да съберат повече от 5 точки.

Предлагаме да отпадне този критерий

2.2. Степен на проектна готовност

Кандидатът разполага със сключен договор по обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт 35

Кандидатът е обявил обществена поръчка за доставка на активите по дейности 1 и 2 - доставка на нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт (градски и междуселищен) и доставка и монтаж на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт 25

Поставеният критерий е ограничаващ по отношение на всички

		<p>участници, тъй като процедурите за избор на доставчик на електробуси и зарядни станции отнемат минимум 1 календарна година. Никой от участниците не е имал информация за Насоките на предстоящата процедура в края на 2021 г.</p> <p>3. В т.8 Допустими партньори е записано, че „За целите на процедурата е задължително кандидатстването в партньорство между минимум две общини от допустимите 40 кандидати и минимум един оператор на общественя транспорт, включително междуселищен, действащ на територията на една от общините-кандидати.“ И „В допълнение, между общината-кандидат и дружества, на които е възложено предоставянето на обществена услуга за превоз на пътници на територията на съответната община (общинска компания за обществен градски транспорт) следва да имат сключен (действащ) Договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ) съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007) и Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба № 2/2002 г.).“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Не става ясно в какво следва да се изразява партньорството, при положение, че общините не се намират в близост. Между кои общини може да има партньорство – в рамките на съответния район за планиране ли или между всички? - Всички ли общини следва да имат действаща общинска компания за обществен градски транспорт, на която е възложено предоставянето на обществена услуга за превоз на пътници на територията на съответната община. - За общини, които нямат обща граница с нито една от допустимите общини как биха могли да реализират партньорството? - Посоченият размер на средствата на ниво проект ли е или е на ниво община? 	
11.	<p>Конфедерация на автобусните превозвачи, писмо с вх. № 92-00-30/23.01.2023 г.</p>	<p>Във връзка с проведеното обществено обсъждане на Проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на финансови средства на крайни получатели чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиции по процедура „Екологосъобразна мобилност“, се обръщам към Вас със следният казус:</p> <p>От името на заместник-министър и ръководител на структура за</p>	<p>Насоките за кандидатстване са допълнени и коригирани. Операторите на обществена услуга за обществен превоз на пътници са публични или частни дружества (превозвачи), на които е възложено да извършват обществен превоз на пътници по утвърдени транспортни схеми на територията на Република България – републиканска, междуобластна, областни и общински, в</p>

	<p>наблюдение и докладване г-жа Десислава Георгиева, в края на 2022г. е изпратено писмо до Кметовете на 40-те градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, в които има над 15 000 жители относно: Предложения за изпълнение на инвестиции по процедура „Екологосъобразна мобилност“, с финансиране по Механизма за възстановяване и устойчивост. В това писмо, зам-министър Георгиева посочва, че „допустими крайни получатели по отделните предложения за изпълнение на инвестиция, които ще бъдат подпомагани в рамките на процедурата, следва да бъдат партньорства между 40-те градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2 и вътрешни оператори на обществения градски транспорт /включително междуселищен/, действащи на съответната територия.“ Така записан този текст създава условия за нелоялна конкуренция и дискриминация на частните транспортни оператори, изключвайки ги от възможността за кандидатстване по проекта и допускайки до него само дружества и предприятия, които са общинска собственост.</p> <p>Същевременно прави впечатление, че нито в Механизма за възстановяване и устойчивост, нито в публикуваният за обществено обсъждане Проект на Насоки за кандидатстване по процедурата е налице изискване, според което допустими до процедурата да бъдат само т.н. „вътрешни оператори“, както и че това писмо е изпратено до общините преди да приключи общественото обсъждане на насоките за кандидатстване. По този начин, на общините се дава възможност да се позовават на посоченото по-горе писмо и да изключват от участие в проекта дружествата, които не са общински, създавайки условия за нелоялна конкуренция и дискриминация, в нарушение на действащото национално законодателство и правото на ЕС, в частност чл.96, ал.1 и чл.107 от ДФЕС. Освен това, в дадените от зам-министър Георгиева указания е изисквана информация за сключените договори само с вътрешни оператори на обществения градски транспорт /включително междуселищен/, което е доста притеснително, имайки предвид, че голяма част от общините ще трябва първа да регистрират и създават транспортните си дружества, за да могат да кандидатстват по проекта и същевременно ще се наложи действащи предприятия да преустановят своята дейност. Това е сериозен проблем за целия автобусен бранш, който беше един от най-засегнатите от пандемията сектори и наистина се нуждае от предоставянето на възможности за възстановяване, от които към настоящият момент, посредством дадените от Вашето министерство указания явно ще бъде лишен, тъй като голяма част от общините вече подготвят проектите си на тази</p>	<p>съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007) и правилата за извършване на обществен превоз на пътници.</p>
--	--	--

		база с вътрешните си оператори. Предвид изложеното, моля за спешна среща, на която да обсъдим изложеният по-горе проблем и своевременно да бъдат предприети действия за решаването му.	
12.	ЕВН България Електро- разпределение" АД Пловдив, писмо с вх. №91-00-64- [25]/25.01.2023 г.	<p>Във връзка с публикуван Проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на финансови средства на крайни получатели чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиции по процедура „Екологосъобразна мобилност" на сайта на МРРБ, „ЕВН България" ЕАД желае да изрази своето становище и да направи предложение за промяна:</p> <p>В публикуваните „Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция по процедура ВС-ККР-8.013 „Екологосъобразна мобилност" (Насоките) с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост" в точка 8 Допустими партньори е необходимо да се добави „юридически лица - оператори на зарядни точки".</p> <p>Във връзка с публикуван Проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на финансови средства на крайни получатели чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиции по процедура „Екологосъобразна мобилност" на сайта на МРРБ, „ЕВН България" ЕАД желае да изрази своето становище и да направи предложение за промяна:</p> <p>В публикуваните „Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция по процедура ВС-ККР-8.013 „Екологосъобразна мобилност" (Насоките) с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост" в точка 8 Допустими партньори е необходимо да се добави „юридически лица - оператори на зарядни точки".</p> <p>При изградено партньорство между дадена община и юридическо лице - оператор на зарядни точки ще се създаде възможност общините да си партнират с дружества, изградили процеси и постигнали икономии на мащаб в дейностите по изграждане на зарядна инфраструктура и натрупали опит в дейността управление на зарядна инфраструктура.</p> <p>Операторите на зарядни точки имат необходимия опит и капацитет за изграждане на зарядна инфраструктура чрез ефективни механизми за управление на финансовите потоци, енергийния мениджмънт, както и за поддръжка на съответните съоръжения. Заедно с това се използват интегрирани платформи, чрез които ефективно се осъществява мониторинг и управление на зарядната инфраструктура.</p> <p>Под „оператор на зарядна точка" означава субект, отговарящ за</p>	<p>Крайният получател на средствата и неговите партньори (ако това е включено в партньорското споразумение) следва да сключват договори с изпълнители за осъществяването на дейностите по ПИИ.</p> <p>При избора на изпълнители, крайният получател/партньор/ите прилагат Закона за обществените поръчки (ЗОП) или съответните нормативни актове. Избраните изпълнители не са партньори по ПИИ. Процедурите по ЗОП се провеждат от крайните получатели/партньорите, които ще изпълняват ПИИ, при спазване на нормативните изисквания.</p> <p>В тази връзка, посочените от вас „юридически лица - оператори на зарядни точки" биха могли да бъдат избрани за изпълнители при спазване на разпоредбите на ЗОП.</p>

		<p>управлението и експлоатацията на зарядна точка, който предоставя услуга за зареждане с електроенергия на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност, съгласно член 2 точка 33 от Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.</p> <p>Считаме, че с направеното предложение ще се изпълнят, едновременно целите, заложи в Плана за възстановяване и устойчивост и националните приоритети за развитие на екологичния транспорт в Република България</p>	
13.	<p>Община Пазарджик, писмо с вх. № към 91-00-64-[27]/27.01.2023 г.</p>	<p>Във връзка с наше намерение за кандидатстване по предстоящата Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна Мобилност“, в изпълнение на инвестиция С8.17 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ – ПИЛОТНА СХЕМА ЗА ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ към компонент 8 „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ на Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България, Ви молим за следните разяснения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ще бъде ли оценено предложение за изпълнение на инвестиция (ПИИ) за Южен централен район с партньори две от допустимите общини: Пазарджик и Пещера, съгласно Критериите за оценка на качеството т.1 Сформиране на партньорства при изпълнение на ПИИ с максимален брой точки 30 или ще е необходим трети партньор за максимална оценка? 2. Моля да поясните изискванията относно Операторът на обществения транспорт: може ли да бъде частно дружество, което има сключен договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 с едната община- партньор? 3. Моля да поясните кой може да проведе процедурите за избор на изпълнители съгласно ЗОП: <ul style="list-style-type: none"> - Всяка община от общините-партньори може ли да проведе процедурите за нейната част от ПИИ /например: изграждане ва велоалеи: двете общини провеждат поотделно 2 процедури за избор на изпълнител по ЗОП / или - Общините-партньори определят едната община да проведе всички процедури по ЗОП за общото 	<ol style="list-style-type: none"> 1. За целите на процедурата е задължително кандидатстването в партньорство между: две общини и един оператор на обществена услуга за превоз на пътници. 2. Моля вижте отговор на въпрос 11. 3. Кандидатът и партньорите участват съвместно в подготовката и/или изпълнение на инвестицията или на предварително заявени във формуляра за кандидатстване дейности от инвестицията. <p>Партньорите участват при изпълнението на ПИИ, като направените от тях разходи в тази връзка са допустими по идентичен начин, както и разходите, направени от крайните получатели. Крайният получател на средствата и неговите партньори (ако това е включено в партньорското споразумение) следва да сключват договори с изпълнители за осъществяването на дейности по ПИИ. При избора на изпълнители, крайният получател/партньорите прилагат Закона за обществените поръчки (ЗОП) или съответните нормативни актове.</p>

		<p>предложения за изпълнение на инвестиция (ПИИ) Операторът на обществения транспорт може ли да проведе процедурите по ЗОП, отнасящи се за Дейности: 1 и 2?</p>	
14	Община Шумен, писмо с вх. №91-00-64-[28]/01.02.2023 г.	<p>Във връзка с наше намерение за кандидатстване по предстоящата Процедура ВС-ККР-8.013 „Екологосъобразна Мобилност“, в изпълнение на инвестиция С8.17 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ - ПИЛОТНА СХЕМА ЗА ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ към компонент 8 „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ на Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България, Ви молим за следните разяснения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ще бъде ли допуснато предложението за изпълнение на инвестиция (ПИИ) за Североизточен район с партньори трите допустими общини (от групата на 40 градски общини): Добрич, Търговище. Шумен с бюджет на безвъзмездната финансова помощ по МВУ в размер на 16 159 000 лева без ДДС; 2. Ще бъдат ли допуснати предложения за изпълнение на инвестиция (ПИИ) за Североизточен район: <ul style="list-style-type: none"> - ПИИ 1 - с партньори общини: Добрич и Шумен с бюджет на безвъзмездната финансова помощ по МВУ : 8 000 000 лева без ДДС; - ПИИ 2 - с партньори общини: Търговище и Шумен с бюджет на безвъзмездната финансова помощ по МВУ : 8 000 000 лева без ДДС; 3. Моля да поясните изискванията относно Оператора на обществения транспорт: може ли да бъде частно дружество, което има сключен договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 с община- партньор? 4. Моля да поясните кой може да проведе процедурите за избор на изпълнители съгласно ЗОП: <ul style="list-style-type: none"> - Всяка община от общините - партньори може ли да проведе процедурите за нейната част от ПИИ /например: изграждане на велоалеи: двете общини провеждат поотделно 2 процедури за избор на изпълнител по ЗОП/ или - Общините - партньори определят едната община да проведе всички процедури по ЗОП за общото предложение за изпълнение на инвестиция (ПИИ) или - Операторът на обществения транспорт може ли да проведе процедурите по ЗОП, отнасящи са за Дейности: 1 и 2? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Съгласно ревизирания вариант на Насоки за кандидатстване, безвъзмездната финансова помощ по МВУ, която може да получи всяко едно отделно предложение за изпълнение на инвестиция е в размер на 8 334 000,00 лева с ДДС. 2. В Насоките за кандидатстване по процедурата не е заложено ограничение за участието на общините в различни партньорства. Допустимо е партньорите на кандидата в сформираното партньорство да са от друг район за планиране. В този случай, района за планиране, в който ще попадне дадено ПИИ, се определя според района за планиране от ниво NUTS 2, в който попада общината кандидат в сформираното партньорство. 3. Моля вижте отговор на въпрос 11. 4. Кандидата и партньорите участват съвместно в подготовката и/или изпълнение на инвестицията или на предварително заявени във формуляра за кандидатстване дейности от инвестицията. Партньорите участват при изпълнението на ПИИ, като направените от тях разходи в тази връзка са допустими по идентичен начин, както и разходите, направени от крайните получатели. Крайният получател на средствата и неговите партньори (ако това е включено в партньорското споразумение) следва да сключват договори с изпълнители за осъществяването на дейности по ПИИ. При избора на изпълнители, крайният получател/партньорите прилагат Закона за обществените поръчки (ЗОП) или съответните нормативни актове.

15.	Алекс ОК ЕООД Велико Търново, писмо с вх. №70-00-120/ 06.02.2023 г.	<p>Във връзка с Проект „Зелена мобилност“ - пилотна схема за устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни схеми, са допустими бенефициенти по отделните проектни предложения в лицето на общини и оператори на обществен транспорт. В партньорството могат да участват 40 градски общини от 6-те региона на планиране от ниво 2, в които има над 15 000 жители.</p> <p>В тази връзка бих желал да попитам защо Община Велико Търново не е включена в това партньорство, а са включени съседни общини като Габрово, Горна Оряховица и Севлиево ?</p> <p>Считам, че доставката на превозни средства, изграждането на зарядни станции, обслужващи превозните средства на обществения транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт са от съществено значение за устойчивото развитие и растеж на Община Велико Търново.</p> <p>Предвид изложеното моля за отговор относно възможността за включване на Община Велико Търново като партньор по проект „Зелена мобилност“ с цел развитие, интеграция, качествено изпълнение на инфраструктурни мерки и подобряване на благосъстоянието на общината.</p>	<p>По настоящата процедура могат да кандидатстват 40-те градски общини от 6-те региона за планиране от ниво 2, в които има населени места над 15 000 жители (Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян, Габрово, Горна Оряховица, Севлиево, Разград, Свищов, Силистра, град Добрич, Търговище, Шумен, Сливен, Ямбол, Нова Загора, Айтос, Карнобат, Казанлък, Свиленград, Харманли, Димитровград, Кърджали, Хасково, Асеновград, Велинград, Смолян, Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Карлово, Ботевград, Гоце Делчев, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански), които са допустими бенефициенти по Приоритет 2 „Интегрирано териториално развитие“ по Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027, в партньорства с 215-те общини, попадащи в дефиницията за селски район, съгласно Споразумението за партньорство 2021-2027 г. (изброени в отговор на въпрос от община Габрово по-горе.)</p> <p>Обръщаме внимание, че по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 бяха подкрепени пилотни проекти за интегриран градски транспорт в 7-те големи града в България (София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе, Плевен). Мерките включват закупуване на нов екологичен подвижен състав, развитие на Интелигентни транспортни системи за управление и контрол на трафика, билетни системи, мерки за подобряване на достъпността, инфраструктурни мерки и мерки за сигурност и безопасност – улици, зони за паркиране, пешеходни и вело алеи и др. Същите видове мерки са подпомагани и по Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020, като обхватът от бенефициенти бе разширен и допустими за подкрепа бяха 39 града. Проекти бяха подготвени от 14 градски общини (София, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе, Плевен, Габрово, Перник, Дупница, Казанлък, Сливен, Благоевград, Велико Търново, Добрич), 6 от тях – отново по-големите градове, подкрепени и в периода 2007-2013. В рамките на ОПРР са подкрепени и проекти за развитие на градска среда, в рамките на които са изпълнени редица благоустройствени мероприятия, свързани с безопасността и функционалността на пътната инфраструктура, в т.ч.: разработване на планове за управление на движението и въвеждане на Интелигентни транспортни системи (ИТС), включващи автоматизирани системи за управление и контрол на движението, за откриване на МПС и за локализация и осигуряване на предимство на МПС от обществения градски транспорт, системи за информация на пътниците в реално</p>
-----	--	--	---

			<p>време, автоматизирани системи за продажба на билети, подсистеми за връзка, системи за видеонаблюдение за централите за градска мобилност и др.; подобряване на достъпността на спирките на обществения градски транспорт и довеждащата до тях инфраструктура (подлези и надлези), като например: платформи и асансьори за хора с увреждания, премахване на пречките за ориентация и информация, светлинно и звуково обявяване на спирките, ясно визуално означаване на линиите и разписанията, информация, разбираема и подходяща за хора с намалено зрение или незрящи и др.; обновяване на транспортната инфраструктура, като например: гнездовата и контактната мрежа, подобряване на спирки, депа, бази за ремонт, поддръжка и оборудване; развитие на инфраструктурна маршрутна мрежа с нови дестинации до по-отдалечени жилищни райони; осигуряване на системи за защита от шума, като например осигуряване на трамвайните линии с антивибрационни и шумозащитни елементи; разработване и подобряване на системи за обществен градски транспорт, в това число закупуване на нов подвижен състав за нуждите на градския транспорт, който отговаря на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт; изграждане/обновяване/реконструкция на улични мрежи и транспортна инфраструктура и съоръженията към нея (мостове, тунели, надлези, подлези и др.; изграждане/обновяване/реконструкция на пешеходни алеи и тротоари, пешеходни зони, велосипедни алеи, паркинги за велосипеди, подлези, надлези, транспортна инфраструктура, включително свързани дейности, като поставяне на пътни знаци, информационни табели, маркировка и др., като част от интегрираната система за градски транспорт; обновяване на общински автогари и съответните предгарови пространства общинска собственост, автобусни спирки на градския транспорт, осигуряващи лесен трансфер към следващия по вид транспорт и логични връзки между елементите на инфраструктурата и други; изграждане/обновяване/реконструкция на зони за паркиране и други мерки по организация на паркирането в близост до ключови възли на обществения градски транспорт извън градския център.</p> <p>Чисти превозни средства за публичен транспорт са подкрепяни и по Оперативна Програма "Околна среда" в двата периода.</p> <p>В рамките на Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027, по</p>
--	--	--	---

			<p>Приоритет 1 „Интегрирано градско развитие“ (където попада като допустим бенефициент община Велико Търново), ще се подкрепят мерки за устойчива градска мобилност.</p>
<p>16.</p>	<p>Община Ловеч и община Троян, писмо с вх. №91-00-64-[23]/18.01.2023 г.</p>	<p>Във връзка с обявено Обществено обсъждане на проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на финансови средства на крайни получатели чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиции по процедура „Екологосъобразна мобилност“, с финансиране по Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ), в указания срок представям становище и въпроси, подготвени от експерти от общините Ловеч и Троян.</p> <p>Общините Ловеч и Троян са заинтересовани от възможностите, които ще предоставя процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост. Безспорни са екологичните ползи, осигуряването на безопасност и в перспектива икономическите ползи от изпълнение на планираните мерки.</p> <p>Съгласно проекта на насоките за кандидатстване е задължително партньорство между минимум две общини от допустимите 40 кандидати и минимум един оператор на обществения транспорт.</p> <p>В допълнение, между общината-кандидат и дружества, на които е възложено предоставянето на обществена услуга за превоз на пътници на територията на съответната община (общинска компания за обществен градски транспорт) следва да имат сключен (действащ) Договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ) съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191 /69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007) и Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба № 2/2002 г.) - т. 8, стр. 12 - 13 от насоките.</p> <p>Партньорите по настоящата процедура, които са дружества с предмет на дейност извършване на обществен превоз на пътници, са предприятия по смисъла на действащото законодателство. Предоставянето на активи на тези предприятия представлява държавна помощ. За да бъде съвместима с вътрешния пазар, тази помощ следва да бъде предоставена в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета - т. 13.2., стр. 26 - 28 от насоките.</p>	<p>В резултат на проведеното обществено Обсъждане на насоките за кандидатстване са допълнени и коригирани.</p> <p>Собствеността на активите, придобити по процедурата, остават на общината, която може да ги предостави на оператора безвъзмездно, под наем или друга форма на предоставяне за ползване, съгласно конкретните нужди. Активите по проекта, предоставени за ползване от оператора за извършване на обществен превоз на пътници следва да се разглеждат като част от компенсацията за предоставянето на транспортната услуга и се натрупват с всяка друга помощ или компенсация (субсидия), получавани от съответното предприятие – транспортен оператор. В условията за кандидатстване е описан механизъмът за изчисляване на компенсацията, както и за начина на проверка за липса на свръхкомпенсация.</p> <p>По отношение на дейностите по безопасност на движението по пътищата, Насоките за кандидатстване са допълнени с възможността за актуализация на ПРИЛОЖЕНИЕ Н, в случай на констатирана необходимост и чрез обосновано посочени мотиви от страна на общината водещ партньор, както и след нарочно писмо за одобрение на исканата промяна от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Обръщаме внимание, че анализът за състоянието на безопасността на движението по пътищата е изготвен от страна на ДА БДП на база на анализ на състоянието на пътната инфраструктура на територията на цялата община.</p> <p>Насоките за кандидатстване са ревизирани по отношение на дефиницията за оператори на обществена услуга за превоз, за което моля вижте отговор на въпрос 11.</p> <p>Обръщаме внимание, че останалите въпроси не са от компетенциите на СНД към МРРБ.</p>

Придобитите по проекта активи, предоставяни на дружествата за извършване на обществен превоз на пътници следва да се разглеждат като част от компенсацията за предоставянето на транспортната услуга и се натрупва с всяка друга помощ или субсидия, получавани от съответното предприятие. Допълнителното споразумение към ДОУ следва да включва детайлен механизъм за изчисляване на компенсацията в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) №1370/2007 и Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС №163 от 29.06.2015 г., при отчитане на всички бъдещи изгоди от ползване на придобитите по ПИИ активи и следва да съдържа условията, при които операторът се задължава да използва придобитите по ПИИ активи.

При това положение е малко вероятно общините, които нямат дружества със 100 % общинско участие, извършващи обществен превоз на пътници, да намерят партньори - оператори на обществен транспорт.

Тези условия поставят общините със собствени транспортни дружества и тези с частни оператори в неравностойно положение.

Не е ясно каква е ролята и защо се отчитат разпоредбите на Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС №163 от 29.06.2015 г.

Активите, придобити по ПИИ и начинът на предоставяне им следва да бъде описан в ДОУ и да бъде отразен в размера на компенсацията.

При сключен ДОУ в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007, ако това не противоречи на Закона за обществените поръчки, е възможно активите да бъдат предоставени и с отделен гражданско-правен договор безвъзмездно или срещу заплащане (например наем, лизинг) за срок не по-дълъг от срока, за който е възложена обществената

услуга. В този случай договорът, с който се предоставят активите, следва задължително да прави връзка с ДОУ, сключен между общината и оператора. Ако активите се предоставят за ползване без заплащане, това се отразява при формирането на компенсацията, обикновено чрез намаляване на субсидията за оператора. Придобиването на активите следва задължително да се отрази в размера на компенсацията за предоставянето на обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007.

КП следва да не допуска предоставяне на свръхкомпенсация при извършването на обществената услуга. В тази връзка преди да предостави активите по настоящата процедура на оператора, общината следва да извърши проверка за липса на свръхкомпенсация. Проверката следва да бъде предоставена на СНД чрез ИС за МВУ.

След изтичането на договора за обществена услуга, финансираните превозни средства следва да бъдат прехвърлени или на общината, или на следващия оператор на обществен транспорт, на пазарна цена, след приспадане на публичната подкрепа. Операторите трябва да са задължени да върнат на собственика подвижния състав в състоянието, в което е получен, като се вземе предвид нормалната амортизационна норма, за да може общината да го предостави на следващия оператор на обществена услуга - стр. 28 от насоките.

От публикувания проект и пакета документи към него не става ясно кой ще е собственик на придобитите превозни средства, не е ясен и механизмът на съфинансиране при договореното партньорство.

Съгласно т. 10. от насоките (стр. 15-16) Дейност 4 е задължителна и се базира на идентифицираните нужди от страна на ДА БДП за съответната община (съгласно ПРИЛОЖЕНИЕ Н: Приложение към анализ за състоянието на безопасността на движението по пътищата на 40-те градски общини от шестте района за планиране от ниво 2).

Съгласно приложението допустими мерки за успокояване на движението на входовете на населените места на преминаващите републикански пътища. Предлагаме да се обсъди възможността мерките да са допустими за територията на цялата община.

ВЪВ ВРЪЗКА С ГОРЕИЗЛОЖЕНОТО, МОЛЯ, В ОКОНЧАТЕЛНИТЕ НАСОКИ ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ:

1. Да се уточни съдържанието на „общинска компания за обществен градски транспорт“, предвид на последното цитирано изискване в настоящото писмо, съгласно което „след изтичането на договора за обществена услуга, финансираните превозни средства следва да бъдат прехвърлени или на общината, или на следващия оператор на

		<p>обществен транспорт...“.</p> <p>2. Да се поясни защо трябва да бъдат редуцирани субсидиите или компенсациите и да се изготвя отделен механизъм. Ако ДМА се придобие от общината и се предостави на превозвача, то разходите ще бъдат отразени в отчетните форми, които превозвачите представят пред общините ежемесечно и към момента по реда на Наредбата. Съгласно Наредбата се компенсират намалени приходи от прилаганите цени за обществен превоз на пътници и се субсидират нерентабилни автобусни линии, като вида и годината на производство на превозното средство няма как да повлияе на пътничопотока или на пробега.</p> <p>3. При условие, че това изискване остане, да се дадат методически указания, които да подпомогнат общините в изработването на детайлен механизъм за изчисляване на компенсацията, както и за начина на проверка за липса на свръхкомпенсация.</p> <p>4. При спечелени процедури и сключени договори по реда за Закона за обществените поръчки, как в следствие да бъдат променяни взаимоотношенията между възложителя и изпълнителя, без изрична законодателна разпоредба на акт от същата степен.</p> <p>5. Да се дадат указания по кой ред и по кой закон ще се извърши разпореждането с придобитите активи движими вещи - напр. автобуси (ЗОС, ЗК, др.).</p> <p>6. Да се даде отговор на въпроса споразумението между общините и операторите на обществен транспорт счита ли се за публично-частно партньорство по реда на ЗК.</p> <p>7. Да се разшири обхватът за територията на цялата община за изпълнение на мерки за успокояване на движението.</p> <p>Настоящите въпроси са подготвени от експертите на общините Ловеч и Троян и се надяваме да бъдат полезни и съобразени при подготовката на окончателния вариант на Насоките за кандидатстване.</p>	
--	--	---	--

II. (Предложения и коментари, получени в период 20.03.2023 г. - 27.03.2023 г.)

№	Дата на получаване от подателя	Въпрос/ Коментар/ Предложение	Отговор/ Разяснения от СНД
1.	Община Габрово,	В отговор на Ваше писмо с Наш вх. № ПИР-01-36/21.03.2023 г., Ви уведомяваме че Община	1. Текстът в раздел 8 „Допустими

<p>писмо с вх. №90-03-980-[18]/ 27.03.2023 г.</p>	<p>Габрово е на етап подготовка на документация за обществена поръчка с предмет: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен), с цел подмяна на стари превозни средства във връзка с участие в процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“, финансирана от Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ). При възможност обществена поръчка с горесцитирания предмет, ще бъде обявена под условие съгласно чл. 114 от Закона за обществените поръчки.</p> <p>В допълнение по-долу прилагаме нашите коментари по предложените актуализирани Насоки за кандидатстване, както следва:</p> <p>1. Да бъдат преразгледани изискванията, посочени в т. 8: „Превозните средства трябва да отговарят на следните изисквания: „нископодови“ превозни средства (категории М2 и М3) - само електрически и plug-in хибрид.“, тъй като при изпълнението на междуселищните линии, „нископодовите“ превозни средства са неприложими. Към момента на пазара се предлагат такива превозни средства от клас I и клас А, съгласно чл. 149, ал. 2 и ал. 3 от Закон за движение по пътищата, което от своя страна ще ограничи тяхното приложение, съгласно чл. 37, т. 3 от НАРЕДБА № 2 ОТ 15 МАРТ 2002 Г. ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА УТВЪРЖДАВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ СХЕМИ И ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ ПРЕВОЗИ НА ПЪТНИЦИ С АВТОБУСИ (ЗАГЛ. ИЗМ. - ДВ, БР. 44 ОТ 2011 Г.). Предлагаме това изискване да отпадне, а да е записано само пояснението, че подвижният състав, трябва да отговаря на всички стандарти за достъпност, като по този начин се гарантира зачитането на правата на хората с увреждания. Към момента има достатъчно възможности автобуси от класове II, III и В да бъдат с платформа или друг механизъм, осигуряващ възможност за предоставяне на услугата на лица със специализирани потребности.</p> <p>2. Относно посоченото в т. 11.2. от Насоките, а именно „При всички случаи на етапа на кандидатстване общините-кандидати/партньори следва да имат механизъм за компенсиране (субсидиране) на включените в ДОУ услуги за пътнически превоз с цел гарантиране, че придобитите в рамките на процедурата активи ще бъдат използвани по предназначение.“, подлежи на регламента на НАРЕДБА за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите. Посоченото условие не гарантира целесъобразно и законосъобразно управление на посочените активи. Активите според вида на предоставяне следва да се предоставят съгласно последващи договори за наемни правоотношения или такива за тяхното управление.</p> <p>3. Посоченото в т. 10.2 от Насоките за недопускане на финансиране на „б. Разходи за поддръжка на доставените превозни средства по ПИИ“ - не е мотивирано условие, което ще доведе до допълнителни разходи на конкретния бенефициент по договора за управление на</p>	<p>дейности“ по процедурата е ревизиран.</p> <p>Доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства.</p> <p>Ниско емисионни превозни средства се допускат само по изключение, когато кандидатът може да обоснове наличие на конкретни непреодолими обстоятелства, поради които не може да достави нулево-емисионни превозни средства. Обосновката за доставка на ниско емисионни превозни средства следва да е обективна и базирана на конкретни данни и обстоятелства за липсата на възможност за доставка на нулево емисионни превозни средства.</p> <p>Превозните средства с нулеви и/или ниски емисии трябва да отговарят на следните изисквания в съответствие с Техническите насоки за</p>
---	---	--

		<p>придобития актив. Следва да бъде прецизирано или премахнато.</p> <p>Надяваме се да вземете предвид отправените коментари и предложения преди обявяване на процедурата.</p>	<p>прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“:</p> <p>а) автобуси с нископоставен под (категории М2 и М3) – само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа (plug-in хибриди);</p> <p>б) автобуси с високопоставен под (категории М2 и М3) – всички автобуси, които отговарят на най-новите изискванията по отношение на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Задължение на общината е да гарантира целесъобразното ползване по предназначение на придобитите активи съгласно изискванията на Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с</p>
--	--	---	--

			<p>железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) №1370/2007). В тази връзка следва да се представи механизъм за гарантиране на устойчивост, като се вземат предвид всички възможни източници на средства за компенсиране на нетния финансов ефект за извършване на обществени услуги за превоз на пътници. Собствеността на активите, придобити по настоящата процедура, остават на общината кандидат, която може да ги предостави на оператора безвъзмездно, под наем или друга форма на предоставяне за ползване, съгласно конкретните нужди.</p> <p>2. Текстът, относно поддръжката на доставените превозни средства в рамките на изпълнението на ПИИ, е коригиран.</p>
2.	Община Ловеч, писмо с вх. №90-03-980-[19]/ 27.03.2023 г.	<p>Във връзка с полученият в Община Ловеч вариант на Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция (ПИИ) по процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ) и пакета документи към тях, след запознаване от наша страна, както и с таблица със степента на отразяване на получените коментари от общественото обсъждане, изразяваме следното становище и моля да бъде взето предвид при изготвяне на окончателния вариант на насоки:</p> <p>1. При преглед на т. 8 „Допустими дейности“ и прочит на първоначалния вариант на насоките, в края на изречението е добавен изразът „с цел подмяна на стари превозни средства“. Във</p>	1 и 2. Текстът за допустимите превозни средства е ревизиран.

Вашето писмо също посочват като предмет на обществена поръчка по Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“.

Предлагаме текстът „с цел подмяна на стари превозни средства“ да отпадне, тъй като тази дейност за нашата община ще стане недопустима.

Мотиви:

В Община Ловеч, както и в много други общини общественият превоз на пътници по автобусни линии от републиканската, областната и общинската транспортни схеми е възложен с договори по ЗОП на изпълнители — частни лицензирани превозвачи.

Намеренията на общината са закупените по процедурата нулевоемисионни превозни средства да останат в наша собственост. Община Ловеч не разполага със собствени автобуси, поради което е невъзможно да бъде извършена подмяна на стари такива и това условие дава предимство на общините, в които общественият транспорт се осъществява от търговски дружества с общинско участие, което считаме за несправедливо и дискриминационно.

В таблицата, в която са отразени становищата на общините в срока на общественото обсъждане също не открихме такова предложение, поради което настояваме обсъжданият от нас по-горе текст **„с цел подмяна на стари превозни средства“ да отпадне.**

2. Във връзка с изискванията по т. 8 „Допустими дейности“ от предложените актуализирани Насоки за кандидатстване, а по-конкретно „Превозните средства трябва да отговарят на следните изисквания: „нископодови“ превозни средства (категории М2 и М3) - само електрически и plug-in хибрид“, моля да имате предвид следното:

Мотиви:

Съгласно разпоредбата на чл. 149, ал. 2 и ал. 3 от ЗДВп, във връзка с чл. 37, т. 3, буква „б“ от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществен превоз на пътници с автобуси, превозите по автобусни линии с еднопосочна дължина над 30 км. се извършват с автобуси с класове II, III и V, при наличие на багажно отделение с достатъчна вместимост и с достъп отвън.

В тази връзка **предложеното изискване за „нископодови“ превозни средства е невъзможно да бъде спазено при действащите към момента законови разпоредби, поради което предлагаме да отпадне като изискване за междуградски автобуси, тъй като няма да бъде постигната една от целите на процедурата за осъществяване на свързаност между градовете.**

По отношение на етапа на подготовка на обществена поръчка за доставка на нови нулевоемисионни превозни средства, такава вече се извършва в Община Ловеч, същата е в начален етап и след обявяване на окончателния вариант на Насоките за кандидатстване

		ще бъде обявена.	
3.	Община Кюстендил, писмо с вх. №90-03-980-[20]/ 27.03.2023 г.	Във връзка с искана информация относно етапа на подготовка на документация за обществена поръчка или за обявена такава за Дейност 1: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“, ви уведомявам, че към настоящия момент Община Кюстендил все още не е подготвила документация за провеждане на обществена поръчка за Дейност 1 поради липса на финансиране.	Приема се за информация. Препоръчвам обществената поръчка с цитирания предмет да бъде обявена под условие съгласно чл. 114 от Закона за обществените поръчки. Обръщаме внимание, че разходи за външни услуги за подготовка на документация за възлагане на обществени поръчки (извън екипа за организация и управление), не са допустими за финансиране по настоящата процедура.
4.	Община Враца, писмо с вх. №90-03-980-[22]/ 27.03.2023 г.	<p>Във връзка с получено писмо с вх. № 0400-152/21.03.23 г. относно изпратен подготвен вариант за повторно запознаване с Насоки за кандидатстване и пакет документи към тях по процедура за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост, от името на Община Враца, предлагаме следните коментари и бележки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Относно описанието за изпълнение на <i>Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти</i> и Приложение Н, не става ясно от инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, дали е допустимо изпълнение на мерки за изграждане на повдигнати пешеходни пътеки, включително осветеност към тях. Изпълнението на тази мярка е от ключово значение за реализация от Община Враца, т.к. в града има идентифицирани критични точки, с концентрация на голям пътничопоток, които създават предпоставки и опасност за настъпване на пътно-транспортни произшествия. За ограничаване на фаталните последици е от особена важност изграждането на повдигнати и осветени пешеходни пътеки в град Враца. 2. Във връзка с маркираното в каре „Важно“ на страница 17, „<i>Придобитите в резултат от финансирането по настоящата процедура активи са собственост на съответната община краен получател/партньор в ПИИ</i>“, препоръчвам да има възможност, съответно да се добави и опция, собствеността на активите да бъде на Оператора на обществена услуга за превоз на пътници (в случая е дружество със 100 % общинска собственост). Причините са, че активите ще се експлоатират от него, има последващи допълнителни разходи след въвеждането им в експлоатация (застраховки, резервни части, консумативи и др.), които са присъщи за оператора. Собствеността на 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Към Дейност 4: <i>Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти</i> е включено изпълнение на мерки за намаляване на скоростта и успокояване на движението на входовете на населените места, в съответствие с приложимите нормативни изисквания. 2. В Насоките за кандидатстване няма посочено ограничение кой следва да провежда обществените поръчки – кандидата и/или партньора. В партньорското споразумение следва да се разпишат всички права и задължения на партньорите. В партньорското споразумение следва да се определят конкретните задачи на всяка една от страните във връзка с подготовката, управлението и

		<p>активите, придобити в следствие на изпълнение на проекта ще бъде подробно разписана в Партньорското споразумение, между Община Враца и Оператора на обществен превоз.</p> <p>От подготовения вариант на Насоки за кандидатстване по процедурата не става ясно дали е допустимо Възложител на обществените поръчки да бъде дружеството оператор на обществен превоз и ако е допустимо, това влиза в противоречие със собствеността на придобитите активи....</p> <p>3. Относно маркираното като „Важно“ каре на стр. 20: <i>„Дейностите следва задължително да бъдат извършвани върху общинска/държавна недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на общината“</i>, смятаме че трябва да бъде допълнително уточнено, съответно да има възможност, че дейностите могат да бъдат извършени и върху терен, собственост на партньора - Оператора на обществена услуга за превоз на пътници (в случая е дружество със 100 % общинска собственост).</p> <p>В допълнение община Враца, като кандидат, в партньорство с дружеството оператор - "Тролейбусен транспорт – Враца" ЕООД, е в процес на уточнение и подготовка на документацията за обществената поръчка за изпълнение на Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“.</p>	<p>изпълнението на дейностите по ПИИ; финансовите ангажименти на всяка една от страните във връзка с изпълнението на ПИИ; отговорностите по възлагане на обществени поръчки по ПИИ и други приложими права и задължения, съгласно спецификата на конкретното ПИИ. Възможно е за партньора да е предвидена само една дейност за изпълнение. При определяне на задължението за провеждане на дадена обществена поръчка следва да се съобразят всички изисквания на процедурата включително, че собствеността на активите, остават на общината, която може да ги предостави на оператора безвъзмездно, под наем или друга форма на предоставяне за ползване, съгласно конкретните нужди.</p> <p>3. Дейностите следва задължително да бъдат извършвани върху общинска/ държавна недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на общината, за доказването на което следва да бъде представен документ за собственост върху недвижим имот, включително акт на Министерски съвет или заповед на министър/ръководител на друго ведомство.</p>
5	Община Хасково, писмо с вх. №90-03-980-[23]/ 27.03.2023	<p>Във връзка с необходимостта от предоставяне на информация относно етапа на подготовка на документацията за обществена поръчка за Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“ по процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост, Ви информираме за следното:</p>	Приема се за информация.

	г./ и вх. №91- 00-64-[32]/ 30.03.2023 г.	Община Хасково е в процес на проучване и подготовка на документация за обществена поръчка за Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“ по процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“. За допълнителни въпроси и информация оставаме на разположение.	
6	Община Ботевград, писмо с вх. №90-03-980-[24]/ 27.03.2023 г.	Във връзка с постъпило в общинска администрация Ботевград Ваше писмо с Вх.№ 0404-13/20.03.2023 г. с искане за предоставяне на информация относно етапа на подготовка на документация за обществена поръчка или за обявена такава за Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“ по горесцитираната процедура, Ви уведомявам за следното: Община Ботевград е в процес на подготовка на документация за обществена поръчка за доставка на нови нулевоемисионни превозни средства за обществен транспорт. Съгласно изискванията, посочени в проекта на Насоките за кандидатстване, на етап кандидатстване община Ботевград ще представи документация за обществена поръчка по дейност 1.	Приема се за информация.
7	Община Пазарджик, писмо с вх. №91-00-64-[29]/ 27.03.2023 г.	Във връзка с получено Ваше писмо относно Отразяване на получени предложения от заинтересованите лица по проект на Насоки за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция (ПИИ) по процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ) и подробно запознаване от наша страна с полученият вариант на Насоки за кандидатстване и пакета документи към тях, Ви молим за следните разяснения : 1. Моля за еднозначен отговор на следния въпрос : - Операторът на обществен транспорт /партньор в ПИИ и краен получател на електрическите автобуси/ може ли да проведе процедурите по ЗОП, отнасящи се за Дейности: 1 и 2 Същият въпрос е зададен с писмо с вх. № към 91-00-64-[27]/27.01.2023 г., но в полученото Приложение 2-Таблица с коментари, отговор 13 не сме получили еднозначен отговор. 2. Моля да поясните относно <u>добавеното от Вас</u> за Дейност 1: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства . Добавената цел в Дейност 1 е невъзможна по отношение на общините, които нямат собствени превозни средства за обществен превоз на пътници. Възниква въпроса на кой от партньорите трябва да е собствеността на старите превозни средства – собственост на общината или е допустимо да са на частно дружество, което има сключен договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници, съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007 с едната община- партньор ? 3. Моля за по-подробни/детайлни разяснения относно Критерий за оценка на качеството №3. Устойчивост на инвестицията и разработването на „мерки за осигуряване на устойчивост на инвестицията“, тъй като общината не е била до момента бенефициент на европейски проект в сферата на градския транспорт.	1. Моля вижте по-горе отговор на въпрос 4, т. 2, зададен от община Враца. 2. Текстът в раздел 8 „Допустими дейности“ по процедурата е ревизиран. Текстът за допустимите превозни средства е ревизиран. 3. За да е устойчива инвестицията по настоящата процедура, е необходимо кандидатът/партньорът да гарантира, че придобитите в рамките на процедурата активи ще бъдат използвани по предназначение, като кандидата посочи: - ясен механизъм за компенсиране (субсидиране) на включените в ДООУ услуги за пътнически превоз с цел гарантиране, че придобитите в рамките на процедурата активи ще бъдат използвани по предназначение; - потенциалните източници за компенсиране (субсидиране) на

		<p>4. Предоставяме следната информация относно етапа на подготовка на документация за обществена поръчка за Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“ по процедурата:</p> <p>В процес сме на изготвяне на техническата спецификация на обществената поръчка, която ще включва Дейност 1 и Дейност 2, но за да подготвим цялата процедура очакваме Вашите отговори на нашите въпроси.</p>	<p>включените в ДООУ услуги за пътнически превоз и те са реалистични и надеждни;</p> <ul style="list-style-type: none"> - структури, като човешки ресурси и организация, които след приключването на ПИИ ще са ангажирани с поддръжката на активите, придобити по ПИИ. <p>Горепосочените условия следва да бъдат доказани на етапа на оценка на ПИИ.</p> <p>4. Приема се за информация.</p>
8	Община Перник, писмо с вх. №91-00-64-[30]/ 27.03.2023 г.	<p>Във връзка с Ваше писмо относно ПИИ по процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ) Ви информирам, че към настоящия момент не е започнала подготовката на документацията за обществена поръчка и не е обявена такава за Дейност 1 „Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства“ по процедурата.</p>	<p>Приема се за информация.</p>
9	Община Айтос, писмо с вх. №91-00-64-[31]/ 27.03.2023 г.	<p>Във връзка с отразяване на получени предложения и коментари от заинтересованите страни на Проекта на насоките за кандидатстване по горесцитираната процедура, бихме искали да направим следните предложения и коментари:</p> <p>По отношение на задължителната Дейност 1: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен).</p> <p><i>Превозните средства трябва да отговарят на следните изисквания:</i></p> <p><i>а) „нископодови“ превозни средства (категории М2 и М3) - само електрически и plug-in хибрид</i></p> <p><i>б) „високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI).</i></p> <p>Искаме да изразим своето несъгласие, относно отпадането на изискванията, на които трябва да отговарят превозните средства, а именно: <i>б) „високоподови“ превозни средства (категории М2 и М3) - всички превозни средства, отговарящи на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI),</i> поради следните причини:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. При курсове над 30 км не могат да бъдат използвани електробуси, предназначени за градски превози, тъй като не са оборудвани с колани за пътниците; 2. При междуселищни линии, капацитетът на батериите не осигурява целодневното им използване, заради по-големия пробег в километри; 3. В по-малките общини липсва, или е слабо застъпен градският транспорт и отпадането на превозни средства Евро VI води до дискриминация на участието на по-малките общини в полза на големите общини; 	<p>Текстът в раздел 8 „Допустими дейности“ по процедурата е ревизиран. Моля вижте по-горе отговор на въпрос №1, зададен от община Габрово.</p> <p>Превозните средства с нулеви и/или ниски емисии трябва да отговарят на следните изисквания в съответствие с Техническите насоки за прилагането на принципа за „ненанасяне на значителни вреди“:</p> <p>а) автобуси с нископоставен под (категории М2 и М3) – само електрически и хибридни електрически с възможност за включване към електрическата мрежа (plug-in хибриди);</p> <p>б) автобуси с високопоставен под (категории М2 и М3) – всички автобуси, които отговарят на най-новите изискванията по отношение</p>

		<p>4. Електробусите не са подходящи за извършване на междуселищни превози като цяло и особено когато се касае за осъществяване на междуселищен транспорт от общински център до селата към съответната община, почти винаги е налице лоша инфраструктура и тесни пътища, какъвто е и случаят с Община Айтос.</p> <p>5. Plug-in хибрид автобусите (комбинирана работа на двигател с вътрешно горене и електродвигател) и електрическите автобуси, оборудвани с отоплители на дизелово гориво считат ли се за превозни средства с нулеви емисии?</p> <p>Относно етапа на подготовка на документация за обществена поръчка за Дейност 1 Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) бихме искали да Ви информираме, че Община Айтос подготвя документи за обществена поръчка за Дейност 1 и има готовност да я обяви, след като бъдат публикувани окончателните Насоки за кандидатстване по</p>	<p>на емисиите за тежкотоварни превозни средства (Евро VI) в съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №582/2011 НА КОМИСИЯТА от 25 май 2011 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) №595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.</p>
10	Община Монтана, писмо с вх. №90-03-980-[25]/ 28.03.2023 г.	<p>С настоящото писмо Ви информираме, че Община Монтана няма допълнителни коментари и предложения по приложените Насоки за кандидатстване и пакета документи към тях.</p> <p>В допълнение Ви информираме, че към настоящия момент Община Монтана е на етап проучване на пазара за нови нулевоемисионни превозни средства (автобуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с цел подмяна на стари превозни средства. Имаме яснота за броя и вида на необходимите ни автобуси, като сме се съобразили със средствата, които ще ни бъдат предоставени по процедурата.</p> <p>Имаме готовност да обявим обществена поръчка за закупуване на нулевоемисионни превозни средства веднага след стартиране на процедура BG-RRP-8.013 “Екологосъобразна мобилност”</p>	Приема се за информация.