



ТАБЛИЦА

с отразяване на получените въпроси от заинтересованите лица по 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, отворени за кандидатстване в периода от 26.05.2023 г. до 02.10.2023 г.

№	Дата на получаване, рег. номер	Въпрос	Отговор от СНД
Дата на разясняване: 23.06.2023 г.			
1.	07.06.2023 г., BG-RRP-8.013-Q001	Във връзка с изясняване на въпроси, относно кандидатстване на Община Асеновград по процедурата, отправяме искане за среща с отговорни за програмата лица във формат и време удобен за тях.	С цел по-голяма оперативност и информиране на останалите кандидати по процедурата, препоръчваме въпросите по процедурата да се задават писмено чрез ИСУН 2020.
2.	08.06.2023 г., BG-RRP-8.013-Q002	<p>1. Съгласно т. 6 от Насоките за кандидатстване по настоящата процедура Кандидатът следва да осигури собствен принос в размер на 10% от допустимите разходи по ПИИ. Допустимо ли е тези 10% да бъдат обособени в самостоятелна допустима дейност по ПИИ в отделен бюджетен ред или следва да бъдат разпределени пропорционално върху всички бюджетни пера?</p> <p>2. Допустим ли е разход за изграждане на зарядни станции и разширяване на трафопост в автобусно депо, което се намира на терен частна общинска собственост и е включен в капитала на общинското търговско дружество (100% общинска собственост), представляващо вътрешен оператор и партньор по проекта?</p> <p>3. Тъй като в Насоките за кандидатстване е описано, че Партньорското споразумение се представя в свободен текст, то бихте ли представили примерни образци на подобни партньорски</p>	<p>1. Допустимо е 10% от бюджета на ПИИ, които кандидатът следва да осигури като собствен принос по процедурата, да бъдат обособени както в самостоятелна допустима дейност по ПИИ в отделен бюджетен ред, така и да бъдат разпределени пропорционално върху всички бюджетни пера.</p> <p>2. Разходът за изграждане на зарядни станции в автобусно депо, което се намира на терен частна общинска собственост е допустим. Дейности по разширяване на трафопост, който не е общинска собственост, не са допустими за финансиране с БФП.</p> <p>3. СНД не разполага с образци на партньорски споразумения. Партньорското споразумение е документ, който следва да урежда отношенията между страните партньори, вкл. задълженията и правата на всеки от партньорите (напр.кой от партньорите какви дейности ще изпълнява в предложението за изпълнение на</p>

		споразумения, и следва ли при кандидатстване да се представят решения на съответните Общински Съвети на общините - партньори по проекта?	инвестицията, кой ще отчита съответните дейности и др.). На етапа на кандидатстване не се изисква представяне на решения на съответните Общински Съвети на общините - партньори по проекта.
3.	16.06.2023 г., BG-RRP-8.013-Q003	<p>Съгласно НК „ДДС за превозни средства и зарядни станции е недопустим за възстановяване разход по настоящата процедура“. В тази връзка, моля потвърдете/отхвърлете разбирането, че при попълване на ФК:</p> <ul style="list-style-type: none"> - В т. 1. Основни данни, ДДС е допустим разход по проекта – следва да се отбележи „Друго“, поради наличие на разходи в секция бюджет с вкл. ДДС и без вкл. ДДС; - В 7. Бюджет (в лева), разходът за ДДС за превозни средства и зарядни станции следва да се посочи като собствено финансиране. 	<p>1. Съгласно НК, ДДС за превозни средства и зарядни станции е недопустим за възстановяване разход по настоящата процедура, но ДДС е допустим за възстановяване за всички останали дейности (в случай че е невъзстановим за съответния кандидат/партньор). В тази връзка, в раздел 1. „Основни данни“, в поле „ДДС е допустим разход по проекта“ следва да се отбележи „Да“, ако в бюджета на проекта се предвижда да бъде включен допустим за финансиране ДДС по процедурата.</p> <p>2. В раздел 7. „Бюджет (в лева)“, разходът за ДДС за превозни средства и зарядни станции следва да се посочи като собствено финансиране по бюджетен ред 16 „Недопустими разходи, необходими за изпълнението на проекта (моля уточнете)“.</p>
Дата на разясняване: 28.06.2023 г.			
4.	22.06.2023 г., BG-RRP-8.013-Q004	Община Панагюрище е поканена за партньор в подготовка на ПИИ. В момента се изготвя ПИРО и се надяваме до изтичане на крайният срок за подаване на проекта да бъде приет. Разполагаме с действащ Генерален план за организация на движението, приет от Общински съвет. Въпросът ни е: Община Панагюрище допустим партньор ли е?	<p>Община Панагюрище е допустим партньор по процедурата, предвид че съгласно Насоките за кандидатстване, е задължително кандидатстването в партньорство между:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 общини, попадащи в обхвата на: <ul style="list-style-type: none"> - 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

			<p>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, 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, Кайнарджа, Ситово, Тутракан, Котел, Твърдица, Баните, Борино, Девин, Доспат, Златоград, Мадан, Недеино, Рудозем, Чепеларе, 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, Стралджа, 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
--	--	--	---

			<p>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> <p>Предложенията за изпълнение на инвестиции (ПИИ) по настоящата процедура следва да се основават на наличие на идентифицирани проекти или нужди и/или приоритети в одобрените Планове за интегрирано развитие на градските общини (ПИРО) и в Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите от ниво NUTS 2 и да бъдат в съответствие с одобрените Планове за устойчива градска мобилност на градските общини (самостоятелни, интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО). В тази връзка на етапа на кандидатстване във формуляра за кандидатстване се посочва линк за достъп до публикуваните одобрени Планове за интегрирано развитие на общините (ПИРО), Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите от ниво NUTS 2 и Планове за устойчива градска мобилност (самостоятелни, интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО), а във формуляра за кандидатстване задължително следва да се опишат съответните проекти/приоритети от цитираните документи, на които се основава ПИИ.</p>
Дата на разясняване: 17.07.2023 г.			
5	27.06.2023 г., BG-RRP-8.013-Q008	<p>1. На стр. 9 от Условия за кандидатстване, точка 4 Общ размер и териториално разделение на средствата, е посочено, че всяко ПИИ следва задължително да включва партньорство, с кандидат една от 40 – те градски общини от 6 – те региона на планиране от ниво NUTS 2, в които има населени места с над 15 000 жители.</p> <p>На стр. 11 и на стр. 12 от Условия за кандидатстване се съдържа информация, че допустими кандидати по процедурата са 40 – те градски общини от 6 – те региона на планиране от ниво NUTS 2, а допустими партньори са 40 – те градски общини, общините попадащи в дефиницията на селски район и оператори на</p>	<p>1. За целите на процедурата е задължително кандидатстването в партньорство между две общини и един оператор на обществена услуга за превоз на пътници.</p> <p>Съгласно т. 7 от Условията за кандидатстване, допустими кандидати по процедурата са:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 40-те градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, както следва: Айтос, Асеновград, Ботевград, Велинград, Враца, Габрово, Горна Оряховица, Гоце Делчев, Димитровград,

	<p>обществена услуга за превоз на пътници (оператори) съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007.</p> <p>В тази връзка въпросите са: Равноправен партньор ли се явява община, попадаща в дефиницията на селски район и допустимо ли е партньорство само с община, попадаща в дефиницията на селски район и оператор на обществена услуга за превоз на пътници, без да се включва като партньор една от 40 – те градски общини?</p> <p>2. На стр. 6 от Условия за кандидатстване, точка 1.1 Въведение, е предвидено че процедурата е пилотна схема в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която въвежда изискване за съответствие на мерките за развитие на градския транспорт (включително междуселищния) в общините с планове за устойчива градска мобилност.</p> <p>Въпросът свързан с този текст е: Задължително ли е общината кандидат и общината партньор да имат осигурена транспортна линия, която свързва двете населени места и е част от дейностите по проектното предложение или е допустимо оператора на обществена услуга за превоз на пътници да осъществява дейността си по градски транспортни линии на територията на общината кандидат?</p> <p>3. Предвид разписаната в Условия за кандидатстване на стр. 6, точка 1.1 Въведение, основна цел на процедурата за изпълнение на мерки за устойчива градска мобилност в партньорства при наличието на идентифицирани проекти/приоритети в одобрените Планове да интегрирано развитие на общините (ПИРО), въпросът е: Задължително ли е и двете общини – общината кандидат и общината партньор към момента на подаване на предложението за изпълнение на инвестиции да имат одобрено ПИРО или е достатъчно само общината кандидат да има такава?</p> <p>4. В План за интегрирано развитие на Община Асеновград (2021 – 2027 г.), Приложение № 1-В към Програма за реализация на ПИРО на Община Асеновград за периода 2021 – 2027 г., по отношение на транспорт и мобилност е предвидено изграждане на велоалеи по протежение на река Чая и други пътни артерии, доставка и монтаж на зарядни станции за електромобили, закупуване на електромобили за нуждите на Община Асеновград и/или МПС, които да отговарят на стандарт за вредни емисии ЕВРО 6, включително да са на газ и/или хибридни автомобили.</p> <p>В тази връзка въпросът е: Описаното предвиждане в Плана за</p>	<p>град Добрич, Дупница, Казанлък, Карлово, Карнобат, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Лом, Монтана, Нова Загора, Пазарджик, Панагюрище, Перник, Петрич, Пещера, Разград, Самоков, Сандански, Свиленград, Свищов, Севлиево, Силистра, Сливен, Смолян, Троян, Търговище, Харманли, Хасково, Шумен и Ямбол,</p> <p>а допустими партньори са:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 40-те градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2; - общините, попадащи в дефиницията за селски район (всички 215 общини), са допустими партньори в контекста на връзките между селските и градските райони и функционалните зони; - оператори на обществена услуга за превоз на пътници (оператори) съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007. В общия случай това 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 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 тази връзка, партньорства между:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) градска община, и (2) община, попадаща в дефиницията за селски район, и (3) оператор на обществена услуга за превоз на пътници, <p>е <u>в съответствие с изискванията на процедурата.</u></p> <p>2. Условията за кандидатстване по процедурата не поставят изрично изискване за транспортна линия, която свързва общината кандидат и общината партньор.</p> <p>Необходимо е обаче общината-кандидат и/или общината-партньор да</p>
--	---	---

	<p>интегрирано развитие на Община Асеновград (2021-2027 г.) и Програма за реализация на ПИРО приема ли се за идентифицирани проекти/приоритети в съответствие с основната цел на Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ или ще е необходима промяна, с която изрично да се предвиди закупуване и доставка на нови превозни средства – автобуси за обществен транспорт с нулеви и/или ниски емисии, както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществения транспорт?</p>	<p>имат сключен (действащ) договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ) с оператор на обществена услуга за превоз на пътници.</p> <p>На оператора – партньор по проекта следва да е възложено да извършва обществен превоз на пътници по утвърдени транспортни схеми, съгласно Чл. 17 от Закона за автомобилните превози.</p> <p>ДОУ следва да е сключен, 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.).</p> <p>Предвид гореизложеното, партньорствата, създадени с цел кандидатстване по процедурата, следва да са необходими и обосновани, включително по отношение на връзките между селските и градските райони и функционалните зони.</p> <p>3. и 4. Основно изискване по настоящата процедура е ПИИ да се основават на наличие на идентифицирани проекти или нужди и/или приоритети в одобрените Планове за интегрирано развитие на градските общини (ПИРО) и/или в Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите (ИТСР) от ниво NUTS 2 и да бъдат в съответствие с одобрените Планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на градските общини (самостоятелни, интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО).</p> <p>В тази връзка във формуляра за кандидатстване е необходимо градската община-кандидат да опише как ПИИ съответства на горепосоченото изискване.</p> <p>За тази цел общината-кандидат следва да идентифицира в ПИРО/ИТСР и в ПУГМ нужди/приоритети или проекти, свързани с конкретните цели на процедурата:</p> <ul style="list-style-type: none"> - подкрепя на устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи;
--	---	---

			<p>- създаване на обществен транспорт с по-малко потребление на енергия, което ще доведе до спестяване на публичен ресурс;</p> <p>- реализиране на ефективна свързаност между градските и селските райони,</p> <p>В случай, че не могат да се идентифицират релевантни нужди/приоритети и проекти, е необходимо ПИРО/ПУГМ на общината-кандидат да се актуализира, за да е в съответствие с целите на процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“.</p>
6	27.06.2023 г., BG-RRP-8.013-Q009	<p>5. На стр. 11 от Условия за кандидатстване, точка 6 Процент на съфинансиране, е посочено, че кандидатът следва да осигури собствен принос в размер на 10 % от допустимите разходи по ПИИ.</p> <p>Въпросът е: Собственият принос в размер на 10 % процента се възприема, че трябва да се дължи общо от общината кандидат и от общината партньор за всички предвиждани в ПИИ дейности или само от общината кандидат за всички предвиждани в ПИИ дейности или разпределението на 10-те % между общината кандидат и общината партньор е предмет на уредба на финансовите ангажименти на всяка от страните в партньорското споразумение?</p> <p>6. На стр. 10 от Условия за кандидатстване, точка 4 Общ размер и териториално разделение на средствата, е разписано, че кандидатът по процедурата подава предложението за изпълнение на инвестицията и е отговорен за изпълнението на всички дейности по него.</p> <p>На стр. 13 от Условия за кандидатстване, точка 7 Допустими кандидати и партньори, пише, че кандидатът и партньорите участват съвместно в подготовката и/или изпълнението на инвестицията или на предварително заявени във формуляра за кандидатстване дейности от инвестицията.</p> <p>Крайният получател на средствата и неговите партньори, в случай че това е предвидено в партньорското споразумение, следва да сключат договори с изпълнители за осъществяването на дейности по ПИИ, като при избора на изпълнители се прилага Закона за обществените поръчки.</p> <p>В тази връзка въпросите са: Кой осъществява отчитането на извършените дейности част от ПИИ - само общината кандидат</p>	<p>5. При подаване на ПИИ следва да се представи Партньорско споразумение в свободен текст, в което следва да са разписани всички права и задължения на кандидата и партньорите. Партньорствата, създадени за целите на процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ за предоставяне на средства по МВУ, не е необходимо да бъдат регистрирани в съда. Кандидатът и партньорите по дадено ПИИ участват съвместно в подготовката и/или изпълнението на инвестицията или на предварително заявени във формуляра за кандидатстване дейности от инвестицията.</p> <p>Партньорите участват в подготовката и изпълнението на ПИИ, като направените от тях разходи са допустими по идентичен начин, както и разходите, направени от крайните получатели.</p> <p>В тази връзка, осигуряването на задължителните 10% собствен принос по ПИИ, както и решението дали партньорите ще поемат ангажимент за осигуряване на финансов ресурс и какъв ще е делът на тяхното участие, следва да се уреди между страните в партньорското споразумение.</p> <p>6. Съгласно чл. 13 на <i>Приложение Е1: „Договор за финансиране“</i> към Насоките за кандидатстване по настоящата процедура: „КП е отговорен за потвърждаване на разходите по проекта въз основа на фактури и/или счетоводни документи с еквивалентна доказателствена стойност съгласно приложимото законодателство и за постигане на заложените етапи и цели в ПИИ.“</p> <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</p>

	<p>или всеки от партньорите в частта на заявените дейности, за които е сключен договор по реда на Закона за обществените поръчки? В какво точно се изразява отговорността на кандидата за тези дейности от ПИИ, които ще се изпълняват от общината партньор?</p> <p>7. На стр. 16 от Условия за кандидатстване, точка 8 Допустими дейности, е записано, че Дейност 4 се базира на идентифицираните нужди от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ 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.</p> <p>В тази връзка въпросът е: Могат ли общините, попадащи в дефиницията на селски район да се ползват от изпълнение на мерки, включени в Дейност 4 и Дейност 5?</p>	<p>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/партньора/ите прилагат Закона за обществените поръчки (ЗОП) или съответните нормативни актове.</p> <p>В тази връзка, общината кандидат – краен получател на средства по МВУ, е отговорен за кандидатстване и отчитане на ПИИ, а в споразумението за партньорство се разписват отговорните страни за изпълнение на заложените дейности, както и техните права и задължения.</p> <p>7. За 40-те градски общини-кандидати по процедурата, мерките свързани с дейност 4 се базират на идентифицираните нужди от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДА БДП) (съгласно <i>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“</i>). В случай на констатирана необходимост, е възможно/допустимо за 40те общини да се включат и други мерки (извън Приложение Н) чрез обосновано посочени мотиви от страна на общината кандидат и на база на нарочно писмо за одобрение на исканата промяна от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.</p> <p>В тази връзка, ако на територията на селска община – партньор в ПИИ, се предвидят мерки в обхвата на Дейност 4, които да се финансират по процедурата, за тях трябва да бъде предоставена:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) аргументирана обосновка и мотиви за необходимостта от тези мерки, и 2) нарочно писмо от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за одобрение на предложените мерки на територията на съответната селска община. <p>Мерките по дейност 5 могат да се изпълняват за всички допустими общини (градски и селски), но изпълнението им трябва да бъде аргументирано и съгласно Наредба №1 от 17 януари 2001 г. (посл. изм. и доп. ДВ. бр. 20 от 08.03.2019 г.) за организиране на</p>
--	--	---

			движението по пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.
7	07.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q010	Моля, потвърдете/отхвърлете разбирането, че в случай на кандидатстване в партньорство между градска община и община, попадаща в дефиницията за селски район (при обоснована връзка между селските и градските райони и функционалните зони), при включена дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти в ПИИ, същата се изпълнява единствено и само на територията на градската община.	Моля вижте отговор на въпрос BG-RRP-8.013-Q009, т. 7.
Дата на разясняване: 28.07.2023 г.			
8	10.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q011	<p>Целите на предоставените средства и очаквани резултати по проект „Еколосообразна мобилност“ са да се подкрепи устойчивата градска мобилност, чрез мерки за развитие на функционални и ефективни транспортни системи посредством създаване на обществен транспорт с по-малко потребление на енергия и ефективна свързаност между градските и селски райони.</p> <p>За нас такава ефективност може да се получи в партньорство със Община Добричка поради голям брой населени места в близост до областния град. Голям процент от населението в тези населени места работи и учи в град Добрич. Община Добричка няма сключен договор с оператор на обществена услуга превоз на пътници поради липса на автогара.</p> <p>Община град Добрич като община град може да възлага на оператора на обществена услуга за превоз на пътници линии само в рамките на града. „Градска автобусна линия“ е линия от общинските транспортни схеми, маршрутът на която включва спирки само в чертите на едно населено място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план.</p> <p>Ако желаем да осъществим проект за транспортна свързаност между двете общини как ще се субсидира пробег по градска линия извън обхвата на населеното място?</p>	<p>С цел да се гарантира, че придобитите в рамките на процедурата активи се използват по предназначение е необходимо, на етапа на кандидатстване, общината-кандидат или партньора, да предоставят механизъм за компенсиране (субсидиране) на включените в ДООУ услуги за пътнически превоз.</p> <p>В тази връзка, по преценка на кандидата/партньора, следва да се проучат следните възможности за субсидиране:</p> <ul style="list-style-type: none"> - предоставяне на средства от централния бюджет, съгласно 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 (<i>Наредбата</i>), приета с ПМС №163 от 29.06.2015 г. или на база други нормативни актове, с които се предоставят средства за превоз на пътниците по маршрути, подлежащи на субсидиране; - предоставяне на средства от общинския бюджет - за линии за осъществяване на обществени превози на пътници, които не се субсидират по Наредбата, общината кандидат/партньора следва да поемат задължение за осигуряване на собствен ресурс за компенсиране на обществени услуги за превоз на пътници.

9	10.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q012	Община Лом подготвя проектно предложение за изпълнение на инвестиция по Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от Механизма за възстановяване и устойчивост в партньорство с община Мизия. В ПИИ ще бъдат заложени и 2 броя електрически автобуси и 1 бр. зарядна станция за община Мизия. Към настоящия момент те нямат изготвен План за устойчива градска мобилност на градските общини (ПУГМ). Съгласно Национален план за възстановяване и устойчивост, ПУГМ се включват само за общини с идентифицирани нужди в зависимост от техните специфики и територия. Въпросът ни е свързан с необходимостта от прилагане на ПУГМ на община Мизия като партньор на община Лом за кандидатстване с проектно предложение по Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“?	Виж отговор на въпрос BG-RRP-8.013-Q008, т. 3 и 4.
10	11.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q013	Съгласно идентифицираните нужди от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (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) е посочена като задължителна дейност по "Осветяване и сигнализиране на пешеходни пътеки, за привеждането им в съответствие с нормативните изисквания". Въпросът е задължително ли се явява включването на Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти? Възможно ли е дейността да не бъде включена в ПИИ?	Дейност 4 не е задължителна за изпълнение по настоящата процедура.
11	13.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q014	Община Ракитово предвижда участие по процедурата като партньор по ПИИ. Задължително ли е да има изготвен като самостоятелен документ План за устойчива градска мобилност на общината или е възможно да е включен в актуализиран за целта ПИРО?	Виж отговор на въпрос BG-RRP-8.013-Q008, т. 3 и 4.
12	18.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q015	Община Казанлък има намерение да кандидатства по процедура BGRRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ в партньорство с: 1. Оператор на обществена услуга за превоз на пътници, съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 г., опериращ на територията на Община Казанлък, 2. Община Павел баня, 3. Дружество изпълняващо обществен превоз на пътници по	Съгласно Насоките за кандидатстване по настоящата процедура, допустим партньор по процедурата може да е оператор/и на обществена услуга за превоз на пътници (<i>оператори</i>), съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007. Оператори са публични или частни дружества (превозвачи), на които е възложено да извършват обществен превоз на пътници по утвърдени транспортни схеми на

	<p>линиите на утвърдената общинска и областна транспортна схема на Община Павел баня, за което има сключен договор след проведена обществена поръчка. Сключеният договор не е по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 г.</p> <p>За Община Павел баня е предвидено закупуване на подвижен състав и зарядни станции, които тя има намерение да предостави за ползване на дружеството по точка 3, като правната форма на предоставяне ще подлежи на допълнително договаряне.</p> <p>Предвид изключително краткия срок за кандидатстване, Община Павел баня е в невъзможност да приведе договора с дружеството в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 г. до 30 август 2023 година.</p> <p>Във връзка с горното - допустимо ли е, в партньорското споразумение да се заложи клауза задължаваща Община Павел баня и Дружество изпълняващо обществен превоз, да приведат договора си в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 г. до етапа на изпълнение на ПИИ, а не това да се изисква и да е задължително условие на етап кандидатстване?</p> <p>Отбелязвам отново, че в партньорството е включен и оператор, чийто ДОУ е в пълно съответствие на Регламент (ЕО) № 1370/2007 г.</p> <p>Използвам още възможността да изразя притеснение от определения кратък срок за кандидатстване, отчитайки спецификата на процедурата, сложността за координация и взимане на решения между минимум 3 партньора (в нашия случай 4), необходимостта от взимане на решения за сключване на Споразумения за партньорство от всяка от двете общини (в съответствие със ЗМСМА) и съобразявайки датите на сесиите на двете, отчитайки и липсата на предоставен по програмата образец на партньорско споразумение и съответно времето за изготвянето и преценирането му, сложността на документацията за обществена поръчка (за подвижен състав и зарядни станции), обосновка на проекта, анализи, техническа документация и т.н. отправям молба за удължаване на срока за кандидатстване!</p>	<p>територията на Република България - републиканска, междуобластна, областни и общински, в съответствие с разпоредбите на <i>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 в съответствие със Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане - 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).</i></p> <p><u>Общината-кандидат и/или общината-партньор следва 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.</u></p> <p><u>Предвид гореизложеното, задължително условие е кандидата и/или партньора да имат 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 и Наредба №2 от 15 март 2002 г.</u></p> <p>В случай, че <u>селска община</u> (община, попадащи в дефиницията за селски район) - партньор по ПИИ има сключен договор за обществен превоз на пътници 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.), е допустимо само за партньор - селска община да приведе сключения договор за обществен превоз на пътници в съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007 след</p>
--	--	--

			<p>подаване на предложението по процедурата. В този случай, съответствието на договора за обществен превоз на пътници с Регламент (ЕО) №1370/2007 трябва да бъде постигнато от партньора - селска община към датата на предоставяне на активите по процедура BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“, за ползване/експлоатация от оператора, в рамките на срока на изпълнение на договора за финансиране по процедурата.</p> <p><i>В партньорското споразумение и във формуляра за кандидатстване следва ясно да се опише посоченото по-горе условие.</i></p> <p>Следва да имате предвид, че при установени несъответствия на ПИИ с изискванията за държавна помощ това ще доведе до възстановяване на получените средства по процедурата по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс (ДОПК).</p> <p>В допълнение, Ви обръщам внимание, че като общо правило по процедурата, за всяко партньорство е необходимо да се представи ясна обосновка за необходимостта от конкретното партньорство, включително в контекста на връзките между селските и градските райони и функционалните зони, в случаите на партньорството между градска и селска община.</p> <p>Относно констатираната необходимост за удължаване на срока за кандидатстване, обръщаме внимание, че СНД би могъл да предприеме стъпки за удължаването на срока за кандидатстване след 30.08.2023 г., в случай, че е налице някое от основанията, посочени в чл. 9, ал.5 от ПМС № 114 от 8 юни 2022 г. за определяне на детайлни правила за предоставяне на средства на крайни получатели от Механизма за възстановяване и устойчивост, както следва:</p> <p><i>„Чл. 9.(5) Срокът за подаване на предложения може да се удължава:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. при изменение на документите по чл. 5, ал. 1, т. 1 след откриване на процедура чрез подбор;</i> <i>2. когато в срок до три дни преди изтичането на срока по ал. 2 няма постъпили предложения или всички постъпили предложения са оттеглени;</i> <i>3. когато общият размер на заявените средства за финансиране по подадените в рамките на срока по ал. 2 предложения е по-малък от</i>
--	--	--	---

			бюджета на процедурата; 4. при установено непланирано прекъсване във функционирането на информационната система на Механизма в предходния на или в деня, в който изтича срокът.“
13	27.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q016	<p>Във връзка с раздел 8 "Допустими дейности" от Насоките за кандидатстване за Дейност 4: "Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти" са посочени следните групи допустими интервенции:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки; - Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях. <p>Въпросът ми е: Допустимо ли е изграждането на повдигнати пешеходни пътеки с осветление като мерки за успокояване на движението?</p>	<p>Към допустимите мерки по Дейност 4 са включени такива за успокояване на движението на входовете на населените места, 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“.</p> <p>Мерките по Дейност 4 следва също така да са в съответствие с нормативните изисквания.</p> <p>В допълнение, изграждането на повдигнати пешеходни пътеки с осветление, като мерки за успокояване на движението, е допустимо в рамките на Дейност 4.</p>
Дата на разясняване: 02.08.2023 г.			
14	28.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q017	<p>Във връзка с кандидатстването по процедура „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ – ПИЛОТНА СХЕМА ЗА ПОДКРЕПА НА УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ е посочено изискване общината-кандидат да идентифицира в ПИРО/ИТСР и в ПУГМ нужди/приоритети или проекти, свързани с конкретните цели на процедурата:</p> <ul style="list-style-type: none"> - подкрепа на устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи; - създаване на обществен транспорт с по-малко потребление на енергия, което ще доведе до спестяване на публичен ресурс; - реализиране на ефективна свързаност между градските и селските райони, <p>В случай, че не могат да се идентифицират релевантни нужди/приоритети и проекти е необходимо ПИРО/ПУГМ на общината-кандидат да се актуализира, за да е в съответствие с целите на процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“.</p>	<p>Моля виж отговор на въпрос BG-RRP-8.013-Q008 (отг.3. и 4.)</p> <p>Основно изискване по процедурата е ПИИ да се основават на наличие на идентифицирани проекти или нужди и/или приоритети в одобрените Планове за интегрирано развитие на градските общини (ПИРО) и/или в Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите (ИТСР) от ниво NUTS 2 и да бъдат в съответствие с одобрените Планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на градските общини (самостоятелни, интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО).</p> <p>В тази връзка във формуляра за кандидатстване е необходимо градската община-кандидат да опише как ПИИ съответства на горепосоченото изискване.</p> <p>Проверката за съответствие на предложението за изпълнение на инвестиция с Плановите за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на общините (интегрирани в Плановите за интегрирано развитие на общините - ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО) ще бъде извършвано от оценителната комисия по процедурата.</p>

		<p>Тъй като в нашия случай съответните мерки в ПИРО или ПУГМ е необходимо да бъдат актуализирани, възможно ли е на етап кандидатстване, същите мерки да бъдат подложени на обсъждане и допълване, но все още да не бъдат приети от Общинския съвет тъй като времето е недостатъчно за провеждането на всички нормативни процедури ?</p> <p>Възможно ли е да бъдат актуализирани докато тече етапа на оценка на проектните предложения или при тяхното изпълнение, а на етап кандидатстване да се приложи Доклад или Проект на ПУГМ ?</p>	
Дата на разясняване: 10.08.2023 г.			
15	31.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q018	<p>Съгласно т. 18 "Списък на документите, които се подават на етап кандидатстване", кандидатите представят:</p> <p>8. Техническа документация (идейни/технически/работни проекти и разрешителни документи към тях, КСС, становища, писмо от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ и др.).</p> <p>Възможно ли, при подаване на проектното предложение, един от партньорите (едната община) да заложи дейности за ИНЖЕНЕРИНГ за осветеност на пешеходни пътеки, т.е. към датата за кандидатстване, да не разполага с изготвен инвестиционен проект по смисъла на ЗУТ?</p>	<p>Съгласно Насоките за кандидатстване по процедурата, за предвидените за изпълнение строително-монтажни работи (СМР) се представят идейни/технически/работни инвестиционни проекти, съгласно ЗУТ, и разрешителни документи към тях, включително количествено-стойностни сметки (КСС).</p> <p>В тази връзка, в случай че ПИИ включва изпълнение на СМР, при подаване на ПИИ, кандидатът следва да приложи идеен/технически/работен инвестиционен проект, съгласно ЗУТ, и разрешителни документи към него, включително КСС за предвидените за изпълнение СМР, както и писмо от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ, които се прилагат към пакета документи „Техническа документация“ към формуляра за кандидатстване в ИСУН 2020.</p>
16	31.07.2023 г., BG-RRP-8.013-Q019	<p>Във връзка със стартирането на набиране на предложения за изпълнение на инвестиции по процедура чрез подбор BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ по Националния план за възстановяване и устойчивост бих искала да отправя следното запитване, а именно:</p> <p>В т.8, на стр.13 от Насоките за кандидатстване е посочено, че допустима дейност е Дейност 1: доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с нулеви емисии....., като на стр.14 е посочено, че Дейност 1 е задължителна за включване към всяко предложение за изпълнение на инвестиции. Същевременно в т.16 Критерии за оценяване на предложения за инвестиция, на стр.41, Критерии за оценка на качество е посочен максимален брой точки - 35, когато с ПИИ ще се постигне при: първо тире - доставка на</p>	<p>Съгласно одобрените Критерии за оценка на качеството по процедурата, и по-специално критерий 1. „Принос към индикаторите по процедурата“, в случай че ПИИ включва само Дейност 1 „Доставка на нови превозни средства“ и не предвижда нито една от останалите комбинация от дейности, посочени в критерий 1, то кандидатът няма да получи точки на критерий №1 „Принос към индикаторите по процедурата“.</p> <p>В тази връзка, ПИИ би могло да премине прага и да получи посочения минимум от 60 точки на критериите за оценка на качество, само в случай, че на останалите два критерия - №2 „Степен на проектна готовност за изпълнение на ПИИ“ и №3 „Устойчивост на инвестицията“ получи максималния брой точки.</p>

		<p>нови превозни средства - целева стойност: мин. 5 бр.; второ тире: изграждане на нови зарядни станции (зарядни точки) за нуждите на обществения транспорт - целева стойност: мин.3 броя.</p> <p>Във връзка с изложеното допустимо ли е при кандидатстване в процедурата в ППИ единствената дейност да бъде доставка на нови превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за обществения транспорт (градски и междуселищен) с нулеви емисии, без изграждане на зарядни станции и/или други дейности?</p> <p>В случай, че отговорът на предходния въпрос е положителен, с какъв брой точки от Критерии за оценка на качество (стр.41) ще бъде оценено такова ПИИ, което предвижда доставка над 5 бр. нови превозни средства, без предмет на ПИИ да бъде изграждане на нови зарядни станции?</p>	
17	1.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q020	<p>Въпросът ни е свързан с поставеното изискване в Насоките за кандидатстване: С оглед определяне на реалистичността на всички предвидени разходи, кандидатът следва да приложи към формуляра за кандидатстване в Информационната система (ИС) за МВУ анализ относно остойностяването на дейностите, включени в ПИИ.</p> <p>Молим да отговорите, ако за даден вид дейност, като например осветяване на пешеходни пътеки към проектното предложение е приложено КСС и 2 съпоставими оферти, то как следва да се определи стойността на съответната дейност в бюджета - като стойността на по-ниската оферта, или като средноаритметична цена от двете оферти?</p>	<p>При определяне на стойността на съответната дейност (разход) кандидатът посочва реалистичен източник за нейното формиране (оферти, каталози, пазарни проучвания). Стойността от съответния източник следва да съответства на формираната обща стойност на разходите по дейностите в бюджета на ПИИ.</p> <p>В тази връзка, по преценка на кандидата, следва да се посочи конкретна препратка към определената цена (стойност) на дадена дейност с аргументация за избора ѝ, предвид че са представени повече източници за определяне на стойността на тази дейност.</p>
18	2.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q021	<p>Във връзка с подготовката ни 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 относно поставеното изискване: „Дейностите следва задължително да бъдат извършвани върху общинска/ държавна недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на общината, за което следва да бъдат представени необходимите документи.“:</p> <p>Допустимо ли да се монтират зарядни станции на терен,</p>	<p>По така зададения въпрос е изискано компетентно становище. В тази връзка отговор ще бъде предоставен своевременно след получаване на становището.</p>

		<p>собственост на частен оператор /партньор по проекта/, който изпълнява действащ ДОУ за обществен превоз на пътници, сключен с общината и съответства на правилата по Регламент (ЕО) №1370/2007, при условие, че операторът ще отреди на част от терена право на ползване в полза на общината, тъй като за избраният тип зарядни станции не е необходимо да се изпълняват строително-монтажни работи (СМР). Също така бъдещият монтаж на зарядните станции, не попада в определението „строеж“, съгласно изискванията на Наредба №3 към Закона за устройството на територията (ЗУТ) с процедури по издаване на отделни Актове за извършени СМР (Акт 14, Акт 15 и Акт 16)</p> <p>Моля за Вашия еднозначен отговор относно допустимостта на учредяването на право на ползване на част от частен терен на оператора в полза на общината за монтаж на зарядните станции /Дейност2/ за периода на изпълнение на проекта?</p>	
19	3.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q022	<p>В Насоките за кандидатстване за предоставяне на средства чрез подбор на предложения за изпълнение на инвестиция, Раздел 5. Минимален и максимален размер на средствата на стр. 11 е записано следното условие: „Максималният размер на безвъзмездните средства по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция не може да надхвърля 8 334 000 лева с ДДС.“. В същото време в Раздел 6. Процент на съфинансиране на стр. 11 е записано „По процедурата могат да се предоставят безвъзмездно средства до 90% от максималния размер на безвъзмездните средства за ПИИ“. В допълнение, на стр. 11 е записано, че „Кандидатът следва да осигури собствен принос в размер на 10% от допустимите разходи по ПИИ.“</p> <p>Въпрос 1:</p> <p>В тази връзка молим за разяснение какъв е максималният допустим размер на безвъзмездните средства, които могат да се предоставят по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция – 8 334 000 лева с ДДС или 7 500 600 лева с ДДС (90% от 8 334 000)?</p>	<p>Съгласно Насоките за кандидатстване по процедурата максималният размер на безвъзмездните средства по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция не може да надхвърля 8 334 000 лева с ДДС, като кандидатът следва да осигури собствен принос в размер на 10% от допустимите разходи по ПИИ.</p> <p>В тази връзка, процента на съфинансиране може да е до 90% от размера на допустимите разходи за ПИИ.</p> <p>Предвид горното, текстът в т.6 „Процент на съфинансиране“:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „По процедурата могат да се предоставят безвъзмездно средства до 90% от максималния размер на безвъзмездните средства за ПИИ.“ <p>следва да се чете като:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „По процедурата могат да се предоставят безвъзмездно средства до 90% от допустимите разходи за ПИИ.“
20	7.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q023	<p>При кандидатстване с проектно предложение по Процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“, като изискуем документ е посочено представяне на Партньорско споразумение, за одобрението и подписването, на което е необходимо Решение на Общински съвет.</p> <p>Предвид факта, че в обосновката на ПИИ е посочена</p>	<p>В т 18. „Списък на документите, които се подават на етап кандидатстване“ от Насоките за кандидатстване (НК) по процедурата са посочени документите, които всеки кандидат трябва да предостави при подаване на предложението си по процедурата. Партньорското споразумение е сред изброените документи по т.18 от НК.</p> <p>В допълнение, в правомощията на оценителната комисия по</p>

		<p>необходимостта от сформираното партньорство и към момента на подаване на ПИИ в деловодството на Общински съвет е депозирано същото, за взимане на решение, но датата на заседанието му е след датата за подаване на ПИИ или не е изтекъл 14-ет дневният срок за влизането на Решението на ОбС в сила, допустимо ли е, съгласно чл. 15, ал. 2 от Постановление № 114 на МС от 8.06.2022 г., подписаното Споразумение за партньорство да бъде изискано/приложено на по-късен етап, а на етап кандидатстване да се приложи само депозирана пред Общински съвет Докладна записка за подписване и одобрение на партньорското споразумение?</p>	<p>процедурата е да изиска липсващи документи и/или друга нередовност, и да изпрати еднократно на кандидата уведомление за установените нередовности, както и да определи срок за тяхното отстраняване.</p>
21	8.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q024	<p>1. Съгласно разпоредбите на Регламент (ЕО) 1370/2007 г. и изискванията на Българското законодателство с Договор за обществена услуга № ДР-35/01.06.2022 г. Община град Добрич е възложила пряко на вътрешен оператор изпълнението на обществен превоз на пътници от утвърдената Общинска транспортна схема.</p> <p>В Договора са разписани реда за предоставяне на средства и контрола за извършената обществена услуга. Изпълнени са изискванията на чл.56 от 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.</p> <p>Съгласно чл. 57 от същата Наредба механизъм за разпределение се изисква, когато общината се обслужва от повече от един превозвач.</p> <p>В тази връзка въпросът ни е необходим ли е изричен механизъм за разпределение на субсидиите или Договорът за обществена услуга е достатъчен за изпълнение на изискването на Насоките за кандидатстване по процедурата и в унисон с чл. 57 от Наредбата?</p> <p>2. Процедурата допуска ли възлагане чрез Инженеринг?</p>	<p>1. В запитването не се съдържа достатъчно информация за предоставяне на еднозначно и категорично становище.</p> <p>Следва да имате предвид, че съгласно условията по процедурата, на етапа на кандидатстване е необходимо да се представи Действащ договор за обществена услуга за обществен превоз на пътници (ДОУ), съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007, който се проверява за съответствие с изискванията на приложимия режим за държавна помощ по Приложение О от Насоките за кандидатстване (НК).</p> <p>В тази връзка, кандидатът следва да провери включва ли действащият Договор за извършване на обществена услуга за обществен превоз основните реквизити, изискуеми съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007, посочени в Приложение О от НК.</p> <p>В допълнение, на етапа на кандидатстване следва да има разработен ясен 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.</p> <p>2. Моля виж отговор на въпрос BG-RRP-8.013-Q018.</p>

22	8.08.2023 г., BG-RRP- 8.013-Q025	<p>Съгласно Указания за попълване на е-формуляр относно: ПОПЪЛВАНЕ НА СЕКЦИЯ 6. ФИНАНСОВА ИНФОРМАЦИЯ – КОДОВЕ ПО ИЗМЕРЕНИЯ е записано, че кодовете по измерения за конкретната процедура са зададени от СНД при регистрирането на процедурата в ИС за МВУ. Те се визуализират автоматично във ФК и от кандидата не се очаква да променя параметри по тази секция на ФК.</p> <p>В същото време при кликуване в полето на кодовете има падащо меню, което позволява избор на съответните кодове. Същите се избират и при попълване на бюджетните пера в секция Детайли. Молим да проверите тази функционалност и дадете ясни указания за бенефициентите следва ли да бъдат въведени кодовете по измерения съответно в секция 6. ФИНАНСОВА ИНФОРМАЦИЯ и същевременно трябва ли да бъде направен избор в поле Кодове в секция БЮДЖЕТ при описание на всяко бюджетно перо в поле Детайли?</p> <p>Молим също да дадете разяснение на бенефициентите следва ли да се въведат всички режими на помощ по включените дейности от падащото меню в СЕКЦИЯ 6. ФИНАНСОВА ИНФОРМАЦИЯ – КОДОВЕ ПО ИЗМЕРЕНИЯ?</p> <p>В какъв режим следва да се въведат Дейности 1, 2 и 3 съгласно Насоките за кандидатстване, когато е на лице действащ ДОУ?</p>	<p>В секция 6 „Финансова информация“ на формуляра за кандидатстване от падащото меню се посочва в поле „Област на намеса по МВУ“ съответния код, в зависимост от дейностите включени в ПИИ, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 074 - Подвижен състав за чист градски транспорт - за дейност 1 „Доставка на нови превозни средства“; - 075 „Велосипедна инфраструктура“ – за дейност 4 „Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност“; - 076 „Цифровизация на градския транспорт“ – за Дейност 3: „Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения...“ и Дейност 5 „Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД)“; - 077 „Инфраструктура за алтернативни горива“ – за дейност 2 „Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт“. <p>В зависимост от дейностите, включени в ПИИ се избират съответните кодове. В случай, че ПИИ включва всички дейности (1, 2, 3, 4 и 5) се въвеждат всички кодове в поле „Област на намеса по МВУ“ в секция 6 „Финансова информация“.</p> <p>В секция 6 „Финансова информация“ кандидатът посочва от падащото меню в поле „Режим на помощ“ код „ДП“ и „НП“ в зависимост от дейностите, включени в ПИИ.</p> <p>Дейности, които са в режим на „НП“ (непомощ) са:</p> <ul style="list-style-type: none"> - инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, вкл. осветеност, маркировка, пътни знаци и др. (Дейност 4), които са достъпни за обществено ползване, и не са свързани с икономическа експлоатация; - разработване/актуализация на генерални планове за организация на движението (Дейност 5). <p>Всички останали дейности – Дейност 1, 2 и 3 са в режим „ДП“ (държавна помощ).</p> <p>В случай, че ПИИ включва Дейности от двете групи се попълва двата режима – „НП“ и „ДП“.</p> <p>При попълване на бюджетните пера в секция „Детайли“ се попълва съответния код, към който се отнася разхода.</p> <p>Например за бюджетно перо „3. Разходи за доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) на обществения транспорт“ се въвежда съответно код 074 за „Област на намеса по МВУ“ и код</p>
----	--	---	--

			<p>„ДП“ за „Режим на помощ“.</p> <p>За всички бюджетни пера, свързани със съпътстващи дейности“, като:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Дейности за изготвяне на инвестиционни идейни/ технически/ работни проекти и КСС към тях, съгласно ЗУТ; - Дейности, свързани с набавянето на необходими разрешителни документи, изискващи се от националното законодателство, включително и свързаните с тях такси, дължими на съответните компетентни органи и експлоатационните дружества; - Дейности за извършване на оценка на съответствието на проектите, съгласно ЗУТ; - Дейности за извършване на авторски надзор, съгласно ЗУТ; - Дейности за извършване на строителен надзор, съгласно ЗУТ; - Дейности за въвеждане на обектите в експлоатация, съгласно ЗУТ; - Дейности за осъществяване на информация и публичност; - Дейности за осъществяване на организация и управление, <p>се посочва кодът, по който са предвидени най-голям размер на разходите. Например, ако Дейност 1 е с най-голям размер на разходите, за съпътстващите дейности се посочва код „074“ и „ДП“.</p>
Дата на разясняване: 15.08.2023 г.			
23	2.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q021	<p>Във връзка с подготовката ни 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 относно поставеното изискване: „Дейностите следва задължително да бъдат извършвани върху общинска/ държавна недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на общината, за което следва да бъдат представени необходимите документи.“:</p> <p>Допустимо ли да се монтират зарядни станции на терен, собственост на частен оператор /партньор по проекта/, който изпълнява действащ ДОУ за обществен превоз на пътници, сключен с общината и съответства на правилата по Регламент</p>	<p>С Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството са определени принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи в урбанизираните територии. В Раздел XI на глава четвърта на наредбата са регламентирани нормите за проектиране на зарядни точки за ЕПС, съответно в § 2, т. 11 от допълнителните й разпоредби е дадена легална дефиниция на понятията „зарядна точка“, „зарядна точка с нормална мощност“ и „зарядна точка с голяма мощност“.</p> <p>В този смисъл зарядните колонки/станции (зарядните точки) за ЕПС и съпътстващата ги инфраструктура са строежи по смисъла на § 5, т. 38 от Допълнителните разпоредби (ДР) на Закона за устройство на територията (ЗУТ) и могат да се изграждат след издаване на разрешение за строеж.</p>

		<p>(ЕО) №1370/2007, при условие, че операторът ще отреди на част от терена право на ползване в полза на общината, тъй като за избраният тип зарядни станции не е необходимо да се изпълняват строително-монтажни работи (СМР). Също така бъдещият монтаж на зарядните станции, не попада в определението „строеж“, съгласно изискванията на Наредба №3 към Закона за устройството на територията (ЗУТ) с процедури по издаване на отделни Актове за извършени СМР (Акт 14, Акт 15 и Акт 16)</p> <p>Моля за Вашия еднозначен отговор относно допустимостта на учредяването на право на ползване на част от частен терен на оператора в полза на общината за монтаж на зарядните станции /Дейност2/ за периода на изпълнение на проекта?</p>	<p>Исключение е предвидено за зарядните точки в откритите паркинги, като същите се изграждат като елементи на градското обзавеждане с разрешение за поставяне при условията и по реда на чл. 56 от ЗУТ, но и в тази хипотеза съпътстващата ги инфраструктура се изгражда по общия ред с одобряване на инвестиционен проект и издаване на разрешение за строеж.</p> <p>Съгласно чл. 148, ал. 4 от ЗУТ разрешението за строеж се издава на възложителя. Според разпоредбата на чл. 161, ал. 1 от ЗУТ възложител е собственикът на имота, лицето, на което е учредено право на строеж в чужд имот, и лицето, което има право да строи в чужд имот по силата на закон. Съгласно чл. 182, ал. 1 от ЗУТ строежи в чужд урегулиран поземлен имот имат право да извършват лицата, в полза на които е учредено право на строеж.</p> <p>Правото на ползване е ограничено вещно право, което дава възможност на носителя си да ползва имота такъв какъвто е, без същият да бъде променян по какъвто и да е начин. Единствено учредяване на вещно право на строеж дава възможност на носителя си, да извърши промени в този имот, като осъществи инвестиционните си намерения с реализирането на строеж в него. Поради това и законодателят не е предвидил в кръга от лица, имащи качеството на възложител по смисъла на ЗУТ лице, в полза на което е учредено право на ползване.</p> <p>В тази връзка, и съгласно Насоките за кандидатстване по процедурата, дейностите следва задължително да бъдат извършвани върху общинска/ държавна недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на общината, за което следва да бъдат представени необходимите документи.</p>
Дата на разясняване: 30.08.2023 г.			
24	30.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q026	<p>УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,</p> <p>Във връзка с процедура BG-RRP-8.013 „ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНА МОБИЛНОСТ“ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ, моля за разяснение във връзка със задължителните за подаване документи на етап кандидатстване.</p> <p>Съгласно насоките за кандидатстване, Дейност 2 „Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт“ включва проектиране, изграждане,</p>	<p>Моля вижте отговор на въпрос №15 (BG-RRP-8.013-Q018 от 31.07.2023 г.)</p> <p>Съгласно Насоките за кандидатстване по процедурата, за предвидените за изпълнение строително-монтажни работи (СМР) се представят идейни/технически/работни инвестиционни проекти, съгласно ЗУТ, и разрешителни документи към тях, включително количествено-стойностни сметки (КСС).</p> <p>В тази връзка, в случай че ПИИ включва изпълнение на СМР, при подаване на ПИИ, кандидатът следва да приложи</p>

		<p>присъединяване и опериране на новоизградените точки за зареждане, както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществения транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси.</p> <p>В таблицата с въпроси и отговори, на въпрос с рег. №.08.2023г., BG-RRP-8.013-Q021 е пояснено, че „зарядните колонки/станции (зарядните точки) за ЕПС и съпътстващата ги инфраструктура са строежи по смисъла на § 5, т. 38 от Допълнителните разпоредби (ДР) на Закона за устройство на територията (ЗУТ) и могат да се изграждат след издаване на разрешение за строеж.“</p> <p>Във връзка с гореизложеното, моля да поясните дали на етап кандидатстване за Дейност 2 кандидатът трябва да прилага „идейни/технически/работни инвестиционни проекти, съгласно ЗУТ, и разрешителни документи към тях, включително количествено-стойностни сметки (КСС) за предвидените за изпълнение строително-монтажни работи (СМР).</p> <p>Допустимо ли е проектирането на зарядните станции да се включи в изпълнението на дейността и да се възложи след одобрение на проектното предложение?</p>	<p>идеен/технически/работен инвестиционен проект, съгласно ЗУТ, и разрешителни документи към него, включително КСС за предвидените за изпълнение СМР, както и писмо от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ, които се прилагат към пакета документи „Техническа документация“ към формуляра за кандидатстване в ИСУН 2020.</p>
Дата на разясняване: 05.09.2023 г.			
25	30.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q027	<p>1. Съгласно т. 18 "Списък на документите, които се подават на етап кандидатстване", кандидатите представят:</p> <p>8. Техническа документация (идейни/технически/работни проекти и разрешителни документи към тях, КСС, становища, писмо от съответната компетентна институция – РИОСВ/МОСВ и др.).</p> <p>Необходимо ли е приложеното Разрешение за строеж към техническия проект да бъде влязло в сила към датата на кандидатстване?</p> <p>2. Съгласно Насоките за кандидатстване, непреките допустими разходи се възлагат по два начина - изцяло и неизцяло външно възлагане. Допустимо ли е дейностите по организация и управление да бъдат възложени на служители на крайния бенефициент, а дейностите по информация и публичност да се възложат на външен изпълнител по реда на ЗОП?</p>	<p>1. СНД допуска към датата на подаване на предложението по процедурата, кандидата да не разполага с влязло в сила Разрешение за строеж към изготвения инвестиционен проект.</p> <p>Следва да се има предвид, че кандидатите по процедурата носят пълната отговорност за качеството и пълнотата на разработената техническа документация, включително за законосъобразността при изготвянето, съгласуването и одобряването ѝ, съгласно действащата нормативна уредба, в качеството им на Възложители при изпълнение на инвестиция. Задължение на крайния получател е да съхранява оригинал на техническата документация в целия ѝ наличен обем и свързаната с нея налична документация (съгласувания, одобрения, разрешения и др.).</p> <p>2. В Насоките за кандидатстване по процедурата е посочено, че непреките допустими разходи (разходите за организация и управление и разходи за информация и публичност) могат да се предоставят по един от двата възможни варианта:</p> <p><u>Вариант 1:</u> ИЗЦЯЛО ВЪНШНО ВЪЗЛАГАНЕ на дейностите по организация и управление и дейностите по информация и</p>

			<p>публичност на външен за крайния получател изпълнител. При този вариант дейностите (по организация и управление и информация и публичност) изцяло се възлагат на външни за крайния получател лица съгласно разпоредби на ЗОП.</p> <p>Вариант 2: НЕ СЕ ИЗВЪРШВА ИЗЦЯЛО ВЪНШНО ВЪЗЛАГАНЕ (на външен изпълнител) на дейностите по организация и управление и дейностите по информация и публичност по реда на ЗОП (финансиране по единна ставка).</p> <p>В тази връзка при прилагане на Варинат 2 само за част от дейностите (по организация и управление и дейностите по информация и публичност) се прилагат разпоредбите на ЗОП, а за останалата част от дейностите, които се изпълнява със собствен ресурс от крайния получател се спазва приложимото националното законодателство вкл. Постановление № 157 от 7 юли 2022 година за определяне на органите и структурите, отговорни за изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България, и на техните основни функции за изпълнението на инвестициите по НПВУ.</p> <p>В допълнение, съгласно разпоредбата в чл. 12, ал.1 на ПМС № 157 от 2022 г. е предвидена една правна възможност, упражняването на която зависи от волята на субектите, които са нейни адресати, т.е. доколкото в процедурата липсват конкретни изисквания и/или ограничения, начина на наемане на лица за изпълнение на дейностите за организация и управление на предложението е изцяло по преценка и отговорност на крайния получател по процедурата.</p>
26	31.08.2023 г., BG-RRP-8.013-Q028	<p>Във връзка с допустимостта на разходите за осъществяване на организация и управление, включващи разходи за възнаграждения на персонала по администриране на предложението за изпълнение на инвестиция, включително дължимите осигурителни вноски и посочен възможен Вариант 2: НЕ СЕ ИЗВЪРШВА ИЗЦЯЛО ВЪНШНО ВЪЗЛАГАНЕ на дейностите по организация и управление и дейностите по информация и публичност на външен изпълнител, както и направеното уточнение на стр. 23 от насоките за кандидатстване „ВАЖНО: За дейностите по организация и управление, съгласно чл. 12 на ПМС №157 от 7 юли 2022 г. за определяне на органите и структурите, отговорни за изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България и на техните основни функции, могат да се наемат лица на срочни трудови договори извън утвърдената численост на персонала.“,</p>	<p>Моля вижте отговор на въпрос №25 (BG-RRP-8.013-Q027 от 30.08.2023 г.), т.2.</p>

		<p>моля за Вашето становище:</p> <p>1. Допустими ли са разходите за възнаграждения на екип за управление на ПИИ, който е съставен от служители (държавни служители или на трудов договор) на Крайния получател – община?</p>	
27	4.09.2023 г., BG-RRP-8.013-Q029	<p>Съгласно указанията на стр. 23 от Насоките за кандидатстване непреките допустими разходи по процедурата са за разходи за осъществяване на организация и управление и за осъществяване на информация и публичност. Посочени са два варианта за предоставяне на средствата. Ако кандидатът избере вариант 2 - финансиране с единна ставка, в размер сумарно на точно 2% от стойността на общите преки допустими разходи, включени в предложението за изпълнение на инвестицията, без ДДС, то допустимо ли е организацията и управлението да бъде възложена изцяло на служители на общинската администрация, а информацията и публичността на външен изпълнител, избран по реда на ЗОП.</p>	Моля вижте отговор на въпрос №25 (BG-RRP-8.013-Q027 от 30.08.2023 г.), т.2.
Дата на разясняване: 08.09.2023 г.			
28	5.09.2023 г., BG-RRP-8.013-Q030	<p>1. Във връзка с кандидатстване по процедура BG-RRP-8.013 - Екологосъобразна мобилност, бихме искали да получим разяснение относно допустимите разходи за организация и управление, информация и публичност, когато е избран Вариант 2: НЕ СЕ ИЗВЪРШВА ИЗЦЯЛО ВЪНШНО ВЪЗЛАГАНЕ на дейностите по организация и управление и дейностите по информация и публичност на външен изпълнител.</p> <p>Когато екипът включва експерти от две Общини, то допустимо ли е те да се назначат по отделно във всяка от общините и съответно да бъдат вписани като два отделни реда в бюджета като възнаграждения за всяка една община при положение, че общините са решили да разделят разходите в съотношение 70/30?</p> <p>2. Молим да дадете разяснение във връзка с указанието дейностите по организация и управление да бъдат изпълнявани, съгласно чл. 12 на ПМС №157 от 7 юли 2022 г. за определяне на органите и структурите, отговорни за изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България и на техните основни функции. Могат ли лица, които са държавни служители в съответната общинската администрация да бъдат в екипа на проекта и как следва да бъдат назначени? Как следва да</p>	<p>т. 1 и 3. Разходите за организация и управление, информация и публичност, когато е избран Вариант 2 се посочват в секция 7. „Бюджет (в лева)“ на формуляра за кандидатстване, в раздел „I. НЕПРЕКИ РАЗХОДИ“, в <u>бюджетен ред 2. „Непреки разходи по единна ставка (разходи за организация и управление и за информация и публичност)“</u> като <u>обща стойност</u>, в която се включват всички предвидени разходи за организация и управление, както и за информация и публичност, по единна ставка.</p> <p>В този случай средствата от МВУ се предоставят чрез финансиране с единна ставка, в размер сумарно на точно 2% от стойността на общите преки допустими разходи, включени в предложението за изпълнение на инвестиция, без ДДС.</p> <p>Дейностите за организация и управление и информация и публичност следва да бъдат посочени и описани в секция 4. „План за изпълнение / Дейности по проекта“ на формуляра за кандидатстване, включително начина им на изпълнение.</p> <p>Дейностите, за които се предвижда външно възлагане следва да бъдат описани в секция 11. „План за външно възлагане“.</p> <p>т. 2. Моля вижте отговор на въпрос №25 (BG-RRP-8.013-Q027 от</p>

	<p>се тълкува изискването за срочни трудови договори извън утвърдената численост на персонала при условие, че е избран Вариант 2 за организиране и управление на проекта?</p> <p>3. При условие, че организацията и управлението ще бъдат изпълнявани по Вариант 2, то допустимо ли е дейностите по информация и публичност да бъдат на външно възлагане и как следва да бъдат описани в бюджета (в самостоятел ред ли), както и следва ли да се опишат и в плана за външно възлагане?</p>	<p>30.08.2023 г.), т.2.</p> <p>В допълнение, съгласно основните хоризонтални принципи, залегнали в чл.5 от Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост, подкрепата от механизма не следва да замества, освен в надлежно обосновани случаи, периодични национални бюджетни разходи (каквито са и разходите за персонал).</p> <p>Обръщаме внимание, че на страницата на Министерство на финансите са публикувани приложимите документи във връзка с изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България, в т.ч. и указание на министъра на финансите относно реда и начина на възлагане на дейности по управлението и изпълнението на инвестициите по ПБУ:</p> <p>https://www.minfin.bg/upload/54457/01+-+Management+costs+and+implementation+of+investments.pdf</p>
--	--	--