



## **Указания за съдържание на договорите за обществена услуга за превоз на пътници за осигуряване на съответствие на проектите за интегриран градски транспорт по ОПРР с приложимия режим по държавна помощ**

### **I. Въведение**

Съгласно Насоките за кандидатстване по процедура BG16RFOP001-1.001-039 "Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020" в случай на интервенции по проекти за градски транспорт, при които придобитите/модернизирани активи се експлоатират икономически и служат за изпълнение на услугите по обществен превоз на пътници, средствата по ОПРР или съответните активи придобити/обновени с тях представляват компенсация за обществена услуга и за такива проекти следва да бъде осигурено съответствие с 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. За описаните проектни предложения по инвестиционен приоритет „Градски транспорт“ при подписване на договор за безвъзмездна финансова помощ (БФП) конкретните бенефициенти се задължават в срок до 6 месеца от сключване на договор за БФП да представят на УО на ОПРР 2014-2020 г. доказателства за предприетите действия и стартирана процедура за привеждане на договорите за обществена услуга (ДОУ) с превозвачите, които ще експлоатират/ползват активи, придобити в рамките на проектите, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) №1370/2007. С оглед на посоченото настоящите указания имат за цел да подпомогнат бенефициентите по процедурата да отговорят по адекватен начин на изискванията на Насоките за кандидатстване при разработването на договорите за обществена услуга с превозвачите. Както е посочено в Насоките, в този случай „общините бенефициенти по настоящата процедура се явяват администратори на държавна помощ по отношение на средствата и/или активите, предоставяни на партньорите, която следва да бъде отпускана в съответствие с изискванията на Регламент



(ЕО) 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт“. С оглед на посоченото следва да се има предвид че настоящите указания са с препоръчителен характер и не са обвързващи за бенефициентите и последните, като администратори на помощ носят цялата отговорност за осигуряване на съответствие на помощта с изискванията на приложимата нормативна уредба.

Както е обяснено в т. 5.2 от Приложение О2 към Насоките за кандидатстване по процедура BG16RFOP001-1.001-039, съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007 следва да бъде осигурено, когато с безвъзмездна финансова помощ (БФП) се финансират „дейности, които се изпълняват в партньорство с компании за обществен градски транспорт или чиито продукти се предоставят за ползване/управление от компании за обществен градски транспорт“. Такива дейности могат да бъдат, например, но не само:

- Доставка на превозни средства за градския транспорт;
- Обновяването на депа и бази за ремонт, поддръжка и оборудване, когато същите са пряко свързани с услугата по обществен превоз на пътници.

В тази връзка, когато в рамките на изпълняваните проекти се финансират такива дейности, бенефициентите следва да осигурят съответствие с Регламент (ЕО) №1370/2007. При това те следва да имат предвид, че с настоящите указания не могат да бъдат разгледани всички възможни хипотези и в тази връзка използваните примери в настоящия документ не са изчерпателни.

За общините, които са изпълнявали проекти за интегриран градски транспорт по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 и вече имат сключени договори за обществена услуга в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) 1370/2007 тези указания са с информативен характер. За тях задължението за привеждане на ДОУ в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) №1370/2007 се изразява в необходимостта да отразят по подходящ начин в ДОУ и съответно, в размера на компенсацията, предоставянето активите, финансирани със средства от ОПРР 2014-2020.

## **II. Възлагане на задължение за обществена услуга**

Процедурите по възлагане на услугите за обществен превоз на пътници следва да бъдат проведени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 г. и Наредба № 2 от 15



март 2002 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. Бенефициентите носят отговорност за законосъобразното провеждане на процедурата и за осигуряване изпълнението на всички изисквания на действащата нормативна уредба при провеждането на процедурата.

Съгласно Наредба № 2 от 15 март 2002 г. превозите по автобусни линии се възлагат след Решение на Общинския съвет, след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007. Наредбата допуска пряко възлагане само в случай на вътрешен оператор. Това означава, че общините имат право пряко да възложат задължението за предоставяне на услугата по обществен превоз на пътници на общинска компания за градски транспорт, когато същата има статут на „вътрешен оператор“.

По смисъла на чл. 2, буква „й“ от Регламент (ЕО) № 1370/2007 „вътрешен оператор“ означава юридически обособено образувание, над което компетентният местен орган упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения. За да се определи дали компетентният местен орган упражнява контрол, се вземат предвид фактори като нивото на представителство в административните, управителните или надзорните органи, уточненията по този въпрос в устава, собствеността, ефективното влияние и контролът върху стратегически решения и индивидуални управленски решения.

Вътрешният оператор упражнява основната си дейност само на територията на общината, независимо от изходящи линии или други второстепенни елементи на тази дейност, навлизащи в територията на съседни общини и не участва в тръжни процедури за предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз извън територията на общината (вж. чл. 5, т.2, буква „б“ от Регламента). Изпълнението на това условие следва да бъде гарантирано по подходящ начин в ДООУ.

Допустимите партньори по процедура BG16RFOP001-1.001-039 – общински компании за градски транспорт, следва да имат статут на „вътрешен оператор“.



Съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 поне една година преди прякото възлагане на поръчката в Официален вестник на Европейския съюз се публикува най-малко следната информация:

- наименованието и адресът на компетентния орган;
- предвиденият вид на възлагане на поръчката;
- услугите и районите, които евентуално ще бъдат обхванати от поръчката.

**В тази връзка следва да се има предвид, че публикуването на обявление за ДОУ е част от действията, които общините бенефициенти по процедура BG16RFOP001-1.001-039 следва да са предприели / да предприемат в отговор на задължението от административния договор за БФП за „привеждане на ДОУ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007“.**

### **III. Собственост на активите**

Активите, ползвани за предоставяне на обществената услуга могат да бъдат закупени/модернизирани от общината и предоставени на оператора (като собствеността остава на общината) или да бъдат закупени/модернизирани директно от оператора (когато собствеността е/ще бъде на оператора).

В случай че активите остават собственост на общината, тя следва да ги предостави на транспортния оператор за целите на изпълнение на услугата. Начинът на предоставяне на активите следва да бъде описан в ДОУ и да бъде отразен в размера на компенсацията, така както е описано в Раздел „Компенсация“ от настоящите указания.

При наличие на вече 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 безплатно 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 в размера на компенсацията чрез подходящо намаляване на субсидията за оператора.



Ако активите са или стават собственост на транспортния оператор, същият следва да бъде партньор по проекта, финансиран по ОПРР. Придобиването на активите следва задължително да се отрази в размера на компенсацията за предоставянето на обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007, както е описано в Раздел „Компенсация“.

#### **IV. Съдържание на договора за обществена услуга**

Договорът за обществена услуга (ДОУ) описва правата и задълженията на страните по договора (на общината и оператора), като задълженията на оператора се определят от общината. Операторът трябва да изпълни задълженията си по договора, като в замяна получава правото на компенсация. По отношение на структурата на ДОУ се препоръчва в основния текст да бъдат описани разпоредбите на договора, като конкретните специфики на отделните разпоредби могат да бъдат изнесени в приложения, които остават неразделна част от документа. По принцип основният договор е фиксиран за срока му на действие, а приложенията могат да се променят и актуализират периодично и при обоснована необходимост.

В разпоредбите на ДОУ следва задължително да се включат основните реквизити, изискуеми съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007, включително ясно описание на задължението за обществена услуга и териториален обхват; срок; параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията и и естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права, така че да се предотврати свръхкомпенсиране; механизмите за разпределение на разходите; механизмите за разпределяне на приходите от продажба на билети; подизпълнение.

По-детайлни указания по отношение на клаузите в ДОУ са дадени при описанието на структурата по-долу. Следва да се има предвид, че описаната в настоящите указания структура е примерна, като основните реквизити са разпределени в групи с цел по-добра читаемост и прегледност на документа, като при разработването на своите ДОУ бенефициентите не са длъжни да следват тази структура.

#### **Примерна структура на ДОУ:**



## ***1. Преамбюл и тълкуване***

В преамбюла се описват основанията за сключване на договора и приложимата нормативна уредба. В случай на директно възлагане се включва изрична обосновка за статута на превозвача на „вътрешен оператор“ по смисъла на член 2, буква „й“ от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

Препоръчва се след преамбюла и преди основните клаузи на договора да се включат основни определения на използваните в договора термини и правила за тълкуване, приложими за целия документ.

## ***2. Обхват***

- Предмет на договора с ясно описание на задължението за обществена услуга и териториален обхват – описват се конкретна услуга, включително обем, количество (километри годишно, линиите които обслужва операторът, маршрутни разписания, приложими тарифи и т.н., ) и качество на услугата. В случай на вътрешен оператор задължително се включват ограниченията по отношение на териториалния обхват съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 (дейност само на територията на компетентния орган и неучастие в тръжни процедури извън тази територия).
- Срок на договора – не може да надвишава 10 години за междуселищните и градските превози. Срокът може да бъде по-дълъг при изпълнение на условията по чл. 16д, ал. 2, 3, 4 и 5 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.
- Естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права. Понятието „изключително право“ е определено в чл. 2, б. (е) от Регламент (ЕО) № 1370/2007 като „право, упълномощаващо оператор на обществена услуга да извършва определени обществени услуги за пътнически превоз по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район, като се изключва всеки друг такъв оператор“.



- Финансова рамка, включително механизмите за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите и механизмите за разпределяне на приходите от продажба на билети, когато операторът извършва и друга дейност, освен обществената превозна услуга, възложена с ДОУ. Разходите могат да включват разходи за персонал, енергия, инфраструктурни такси, поддръжка и ремонт на превозни средства за обществения транспорт, подвижен състав и инсталации, необходими за извършване на услугите за пътнически превоз, както и фиксирани разходи. В зависимост от решението на компетентния орган приходите от продажба на билети могат да останат в оператора на обществени услуги, да бъдат изплатени на компетентния орган, или поделени между тях.
- Собственост на активите – посочва се чия собственост са превозните средства и инфраструктурата, необходима за предоставянето на услугата; в случай че активите са собственост на възложителя, се уточнява начина на предоставяне на активите на оператора за целите на услугата (например право за ползване без заплащане, наем, лизинг и т.н.). В случай на активи, собственост на общината, представени на оператора безплатно, те следва да бъде остойностени и включени по подходящ начин в размера на компенсацията (т.е. размерът на компенсацията следва да бъде намален със сума, равностойна на евентуалния разход, който би възникнал за оператора при възмездното ползване на актива).

### ***3. Права и задължения на оператора***

- Изисквания към оператора в съответствие с Наредба № 2 от 15 март 2002 г. – така например съгласно чл. 2 от наредбата превозвачът задължително трябва да има лиценз за извършване на превоз на пътници на територията на Република България.
- Задължение за разделно счетоводство – при осъществяване на други дейности извън дейността по предоставяне на компенсирани превозни услуги операторът води аналитична счетоводна отчетност за всеки отделен вид дейност. В случай че осъществява дейности по няколко договора за обществена услуга, изискването за аналитична счетоводна отчетност се отнася за дейността по всеки отделен



договор. Аналитичната счетоводна отчетност за всеки отделен вид дейност отговаря на следните условия:

- ✓ поддържане на отделни аналитични счетоводни сметки за всяка една от дейностите, за всеки дял на активите и за преките и непреките (постоянните) разходи, съответстващи на всяка дейност; делът на активите, съответстващи на всяка дейност, се определя, като общият размер на активите се умножи по съотношението между нетните приходи от продажби от съответната дейност и всички нетни приходи от продажби за всички дейности, представени в Счетоводния баланс или в Отчета за финансовото състояние, а делът на непреките разходи, съответстващи на всяка дейност, се определя съгласно чл. 55, ал. 3 от 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.;
- ✓ всички преки разходи, частта от непреките разходи и размерът на печалбата, свързани с каква да е друга дейност на оператора на обществени услуги, не могат при никакви обстоятелства да бъдат начислявани към дейността по предоставяне на компенсирани превозни услуги;
- ✓ разходите за дейността по предоставяне на компенсирани превозни услуги се балансират с приходите от тази дейност и плащанията на публичните органи; не се допуска прехвърляне на приходи от една дейност към друга за оператора на обществени услуги.





- Изисквания за безопасност и сигурност.
- Изисквания и стандарти за качество, механизъм за контрол на качеството и наказания при изпълнение под стандарта.
- Превозни средства и инфраструктура – описание на превозните средства и инфраструктурата (собствени и предоставени от общината), изисквания към транспортните средства, задължения за поддръжка и ремонт. Инфраструктурата може да включва, например, депа и бази за поддръжка, пряко свързани с обществената услуга.
- Права и задължения по отношение на продажбите на карти и билети, проверките на карти и билети.
- Тарифи за превоз на пътници.
- Право на маркетинг и реклама.

#### ***4. Права и задължения на общината<sup>1</sup>***

- Права и задължения по отношение на активите и инфраструктурата, включително контрол на трафика за предимство на превозните средства на оператора (ако е приложимо).
- Права и задължения по отношение на продажбите на карти и билети, проверките на карти и билети, тарифите.
- Задължения за плащане към оператора за предоставените услуги.
- Контрол върху правните и договорни задължения на оператора.

#### ***5. Изпълнение***

- Клаузи за надзор и отчетност, включително отчетност по отношение на изпълнението на задачата, показателите за качество, финансова отчетност.
- Компенсация – описват се ясно параметрите и механизма за изчисляване на дължимото възнаграждение за изпълнението на услугата, включително формула

---

<sup>1</sup> В случай че в общината има създадено общинско предприятие, което има отговорности, свързани с превоза на пътници, тази част от договора следва да урежда отношенията между оператора и общинското предприятие, като се включат правата и задълженията на общинското предприятие



за изчислението. Компенсацията може да включва възнаграждение за изпълнението на задължението за обществена услуга, компенсация за тарифно задължение, компенсация за претърпени загуби във връзка с изпълнение на задължението, всички облаги предоставени на оператора от общината, включително активите, финансирани по ОПРР, както и всякакви други постъпления от изпълнението на задължението за обществена услуга. По отношение на компенсацията са приложими правилата, описани в Раздел „Компенсация“ от настоящите указания при стриктно спазване на изискванията 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.

- Санкции – клаузи за контрол на качеството и ефективността и налагане на санкции в случай на неизпълнение.
- Фактуриране и плащане – описват се процедурите за изплащане на възнаграждението и компенсацията, периодичност на плащанията и процедурите, приложими в случай на санкции (обикновено санкциите се удържат от периодичното плащане).
- Контрол и одит – описва се механизма за контрол на компенсацията и избягване на свръх-компенсация, контрол на договорните задължения и одитни процедури.
- Подизпълнение – дали се допускат подизпълнители и какъв е максимално допустимият процент от стойността или обема на услугата в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007. Решение на компетентния орган (общината) е да допусне или забрани използването на подизпълнители. При всички положения и особено в случай на предоставяне на активи „в натура“, следва да се прецени доколко е целесъобразно предоставянето на част от дейността на подизпълнител. Ако се осъществява подизпълнение, операторът, на когото е възложено



управлението и изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз, е длъжен да извърши самостоятелно **голяма част** от обществените услуги за пътнически превоз. Обикновено се приема, че това условие е спазено, ако операторът предоставя най-малко една трета от транспортната услуга от гледна точка на стойността на договора или изпълнени километри. В случай на вътрешен оператор, обаче, правилата по отношение на подизпълнението са по-строги, като съгласно чл. 5, пар.2, б. (д) вътрешният оператор е длъжен да извърши самостоятелно по-голямата част от обществената услуга за пътнически превоз. Смята се, че това условие е изпълнено, когато операторът изпълнява най-малко две трети от транспортната услуга. Условието, приложими към дейностите по подизпълнение, се определят в съответствие с националното и общностното право.

- Изменение на договора.
- Форс мажор – форс мажор (или непреодолима сила) е непредвидено или непредотвратимо събитие от извънреден характер извън контрола на страните по договора. В договора следва да се включат съответни клаузи, уреждащи отношенията на страните в случай на настъпване на форс мажор, например изисквания и срокове за уведомяване на насрещната страна, документи (например сертификат от Българската търговско-промишлена палата), доказващи събитието и т. н. Следва да се има предвид, че стачките и всички правни или неправни трудови спорове се считат за въпрос под контрола на засегнатата страна и не представляват форс мажор.
- Прекратяване.
- Арбитраж.

#### ***6. Примерни приложения***

- Икономическа рамка за задължението за обществена услуга, т.е. рамката за изчисляване на компенсацията;
- Методология за определяне на икономическата рамка и изчисление на компенсацията;



- Транспортен и експлоатационен план, маршрутни разписания;
- Тарифен план;
- Изисквания към транспортните средства;
- Стандарти за качество на услугата;
- Индекс за удовлетвореност на клиентите;
- Списък на активите на оператора;
- Списък на активите, предоставени на оператора от общината, права и задължения при ползването им;
- Стимули и санкции – Чрез компенсационните механизми публичните органи трябва да насърчават операторите да бъдат по-ефективни, като предоставят услугите с необходимото ниво и качество с възможно най-малко ресурси. В тази връзка регламентът дава известна свобода на действие да се разработват схеми за стимулиране на операторите. При това публичните органи са длъжни да насърчават поддържането и развитието на ефективно управление от страна на оператора на обществена услуга, което може да бъде предмет на обективна оценка (т.7 от анекса), което означава, че компенсационната система трябва да бъде така оформена, че да осигури най-малкото известно подобрене на ефективността във времето. При все това стимулите за ефективност не трябва да възпрепятстват предоставянето на услуги с високо качество. В тази връзка ефективността следва да се разбира като връзката между качеството/нивото на обществената услуга и ресурсите, използвани за предоставянето ѝ. Поради това стимулите трябва да целят както намаляване на разходите, така и повишаване на качеството/нивото на услугите. От друга страна неизпълнението на задълженията по договора или изпълнение под необходимото качество следва да бъде наказвано с подходящи санкции.



## V. Компенсация<sup>2</sup>

Компенсацията за обществената услуга, независимо дали се касае за пряко възлагане или процедура за обществена поръчка, се изчислява според правилата в Приложението към 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.

Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги. Последиците се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение. С оглед изчисляване на нетния финансов ефект компетентният орган се ръководи от следната схема:

**Разходи**, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги или група задължения за извършване на обществени услуги, наложени от компетентния/те орган/и и съдържащи се в обществена поръчка за услуги и/или в общо правило, **минус всякакви положителни финансови резултати**, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното/ните задължение/я за извършване на обществени услуги, **минус тарифните приходи** или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги,

---

<sup>2</sup> Като източник на информация за този раздел е използвано приложение А към доклад на JASPERS, изготвен на базата на консултантски договор с Ove Arup & Partners Ltd „State Aid Issues in Financing Urban Transport in Poland“ (<http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=267>)



**+ разумна печалба**

**= нетен финансов ефект**

Съгласно пар. 6 от Приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007 под „разумна печалба“ трябва да се разбира степен на възвръщаемост на капитала, която е нормална за сектора в дадена държава-членка и отчита риска, или липсата на риск, на който е изложен операторът на обществени услуги вследствие намесата на обществения орган. В съответствие с горесцитираната Наредба, приета с ПМС 163 от 29.06.2015 г. разумната печалба, когато такава е предвидена в договорите с превозвачите, се определя в размер до 5 на сто от общия размер на преките и съответната част от непреките разходи за дейността по предоставяне на субсидирани пътнически превозни услуги.

Стойността на активите, предоставени на оператора за изпълнение на обществената услуга представляват част от компенсацията. Ако на оператора са предоставени активи, които не са на разположение на други оператори (реални или потенциални), действащи на същия пазар, тяхната стойност също представляват част от компенсацията (например превозни средства, депа и др.). От друга страна, активите, предоставени на оператора, до които на общо основание имат достъп и други оператори (реални или потенциални), действащи на същия пазар не са част от компенсацията и не се включват в параметрите за изчислението ѝ. Такива активи (които не се включват в размера на компенсацията) могат да бъдат например спирките на градския транспорт, контактната мрежа, за която не е предвидена забрана за ползване от други оператори, лентите от пътното платно, предвидени за движение само на средства на обществения транспорт.

Приходите и разходите трябва да се изчисляват в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила.

Разходите за предоставяне на обществената услуга могат да включват различни категории и видове разходи в зависимост от дейността и вида транспорт (автобус, трамвай, тролей). При всички случаи е необходимо да се дадат съответни обяснения за



всеки вид разход. При изчислението на общия размер на разходите се вземат предвид всички преки и непреки разходи, свързани с услугата, включително:

- ✓ всички оперативни разходи, включително разходи за амортизации, изчислени съгласно счетоводните стандарти;
- ✓ разходи, свързани с използването и поддръжката на необходимата техническа инфраструктура, в случай че се поемат от оператора;
- ✓ инвестиционни разходи, пряко свързани с предоставяната услуга, ако операторът е извършвал такива.

Ако в размера на компенсацията е предвидено да се включват инвестиционни разходи, условията при които тези разходи се компенсират от страна на Възложителя следва да бъдат детайлно разписани в ДОУ. В случай на инвестиции със средства на възложителя в активи, собственост на оператора, при приключване на ДОУ следва да се оцени остатъчната стойност от инвестицията с оглед недопускане на предоставянето на предимство на оператора с публичен ресурс.

Разходите за санкции и неустойки на превозвачите не се включват при определянето на нетния финансов ефект.

Разходите за допълнителни услуги, които не са свързани с обществената услуга (например туристически услуги, случаен превоз, служебен превоз по заявка, услуги за спортни клубове и т.н.), не се включват при изчислението на компенсацията. Следвайки същото правило, приходите от такива услуги също се изключват от изчислението на компенсацията.

Ако транспортни средства (тролеи, автобуси) или други активи, необходими за предоставянето на обществената услуга (като офиси, персонал) се използват едновременно за обществената услуга и за други търговски дейности, съответните разходи трябва да бъдат разпределени между дейностите, пропорционално на техния относителен дял в общите транспортни услуги, предоставяни от оператора.

Операторът може да получава нетарифни приходи, пряко свързани с използването на предоставените му активи за обществената услуга, в резултат на дейност, която няма



отношение към качеството на предоставяната услуга (например приходи от продажба на рекламното пространство). Приходи от този вид следва да бъдат взети под внимание и уредени в ДОУ, като задължително се включват при изчислението на компенсацията.

Изпълнението на задължението за извършване на обществени услуги може да даде отражение върху възможни транспортни дейности на оператор извън рамките на въпросното/ите задължение/я за обществени услуги. Следователно, за да се избегне свръхкомпенсиране или недостатъчно компенсиране, при изчисляване на нетния финансов ефект се вземат предвид финансови последици върху съответните мрежи на оператора, които имат количествено изражение. Мрежовите ефекти (като се има предвид мрежата от транспортни връзки, а не физическа мрежа от автобусни спирки или контактна мрежа), се вземат под внимание само в случай на оператор, за който сключването на ДОУ е предизвикало ефекти върху доходността на операциите му като цяло. Това касае и ползи за оператора в резултат от ползването на транспортни средства за предоставяне на услуги, които не влизат в обхвата на ДОУ. Мрежовите ефекти, които се вземат под внимание при изчисление на компенсацията, се отнасят до мрежата от транспортни връзки, обслужвана от оператора, а не до ефектите, които ДОУ оказва върху дейността на други оператори или върху местната транспортна система.

Данък добавена стойност (ДДС) се включва при изчисленията в съответствие с приложимата нормативна уредба и допустимостта за финансиране по ОПРР.

С оглед избягването на свръхкомпенсиране след приключване на бюджетната година кметът на общината изчислява нетния финансов ефект за цялата предходна година поотделно за всички превозвачи, с които има сключен договор, на база данните от техните годишни финансови отчети. В случай че се установи, че на превозвач е предоставена субсидия в размер, превишаващ необходимия, разликата в повече се възстановява от превозвача най-късно в едномесечен срок от установяване на превишението. Съгласно пар. 7 от Приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007 методът на компенсиране трябва да насърчава поддържането или развитието на:

- ✓ ефективно управление от страна на оператора на обществени услуги, което може да подлежи на обективна оценка, и





- ✓ предоставяне на услуги за пътнически превоз с достатъчно високо качество.

В тази връзка ДОУ следва да насърчава повишаване на ефективността на оператора, като това може да се постигне, например, чрез ограничаване на ценовите индекси. В тази връзка всякакви механизми, въведени с цел повишаване на ефективността трябва да бъдат ясно определени и обяснени в ДОУ.