

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

ОДОБРЯВАМ:

ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТ
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА



ДОКУМЕНТАЦИЯ
ЗА УЧАСТИЕ В ОТКРИТА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА
ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ:

**„РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В
ПЕРИОДА ДО 2030 Г.“**

СЪДЪРЖАНИЕ:

РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА ОБЯВЛЕНИЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА

- I. ОПИСАНИЕ НА ОБЕКТА НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА
- II. УСЛОВИЯ ЗА УЧАСТИЕ И УСЛОВИЯ ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ
- III. ПОДГОТОВКА ЗА УЧАСТИЕ
- IV. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОФЕРТИТЕ
- V. ОФОРМЯНЕ И ПРЕДСТАВЯНЕ НА ОФЕРТИТЕ
- VI. РАЗЯСНЕНИЯ И СРЕДСТВА ЗА КОМУНИКАЦИЯ
- VII. ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ
- VIII. ГАРАНЦИИ
- IX. ОТВАРЯНЕ, РАЗГЛЕЖДАНЕ, ОЦЕНЯВАНЕ И КЛАСИРАНЕ НА ОФЕРТИТЕ. ОБЯВЯВАНЕ НА РЕШЕНИЕТО НА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ
- X. СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОР. ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА
- XI. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА СРОКОВЕТЕ
- XII. НАЧИН НА ПЛАЩАНЕ
- XIII. МЕТОДИКИ ЗА ОЦЕНКА НА ОФЕРТИТЕ
- XIV. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1 – Оферта на участник в процедурата/Приложение № 1а – Оферта на участник в процедурата - обединение, което не е юридическо лице

Приложение № 2 – Декларация по чл. 47, ал. 9 от ЗОП

Приложение № 3 – Списък на услуги, сходни с предмета на поръчката, извършени през последните три години, считано от датата на подаване на офертата

Приложение № 4 – Декларация за съгласие за участие като подизпълнител

Приложение № 5 – Декларация за липса на свързаност с друг участник по чл. 55, ал. 7 ЗОП, както и за липса на обстоятелство по чл. 8, ал. 8, т. 2 ЗОП

Приложение № 6 – Декларация от всеки от подизпълнителите, че спрямо него не са налице обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 и 5 от ЗОП

Приложение № 7 – Техническа оферта на участника

Приложение № 8 – Ценова оферта на участника

Приложение № 9 – Проект на Договор за обществена поръчка

Приложение № 10 – Декларация по Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни собственици

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, гр. София, ул. „Дякон Игнатий” № 9, отправя покана към всички заинтересовани лица за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: **„Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”** Настоящата документация е изготвена с цел да Ви помогне да се запознаете с условията и да подготвите своите оферти за участие в процедурата, съобразно Закона за обществените поръчки и Правилника за прилагане на Закона за обществените поръчки.

Участниците в процедурата следва да прегледат и да се съобразят с всички указания, образци, условия и изисквания, представени в документацията.

Документацията за участие е публикувана в профила на купувача в първия работен ден, следващ деня на публикуването на обявлението за обществената поръчка.

Документацията за участие може да се получи на място в сградата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, гр. София, ул. „Дякон Игнатий” № 9 или всяко лице може да поиска документацията да му бъде предоставена от Възложителя. В този случай Възложителят изпраща документацията за сметка на лицето.

Офертите на участниците се приемат всеки работен ден от 9:00 ч. до 17:30 ч. и в срока, посочен в обявлението, публикувано в Регистъра на Агенцията за обществени поръчки.

Офертите се подават в деловодството на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, гр. София, ул. „Дякон Игнатий” № 9. Датата на изпращане на обявлението е посочена в самото обявление.

Офертите ще бъдат разгледани от комисия за разглеждане, оценка и класиране.

Комисията ще започне своята работа на първия работен ден след изтичане на срока за подаване на оферти, в 14:00 часа в сградата на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, гр. София, ул. „Дякон Игнатий” № 9. Всеки участник ще бъде писмено уведомен за резултатите от оценяването на представената от него оферта.

За информация и въпроси се обръщайте към Марина Агаларева, началник на отдел „Устойчиво развитие на транспортната система“, дирекция „Национална транспортна политика“, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ул., „Дякон Игнатий” № 9, тел: + 359 2 9409 491, факс: + 359 2 9409827

I. ОПИСАНИЕ НА ОБЕКТА НА ПОРЪЧКАТА

1. Обект на обществената поръчка е разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

2. Основната цел на поръчката е устойчиво развитие на транспортния сектор на Република България, чрез разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Република България има нужда от ясна и последователна стратегия за развитие на транспортния сектор. На базата на подробен анализ на настоящото състояние на транспорта и съгласно националните и европейските транспортни приоритети, Интегрираната транспортна стратегия ще бъде база за планиране на:

- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР);
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Механизма за свързване на Европа;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Държавния бюджет;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от други международни финансиращи институции, публично-частни партньорства, частно финансирани инициативи и т.н.

3. Поръчката ще се финансира със средства от Приоритетна ос „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.

4. Специфични цели и обхват на проекта:

Интегрираната транспортна стратегия ще осигури подкрепа на българската администрация и като инструмент за продължително развитие на решенията и инвестиционното планиране в транспортния сектор ще спомогне за постигането на следните специфични цели:

- Анализ на нуждите на сектор транспорт, включващ всички видове транспорт – автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален;
- Създаване на стратегическа база от технически данни;
- Изготвяне на транспортен модел;
- Определяне на национални цели и приоритети;
- Определяне на подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;
- Идентифициране на проекти, произтичащи от разработените мерки;
- Изготвяне на Стратегическа екологична оценка (СЕО) и Оценка за съвместимост (ОС).

Стратегията трябва да е в съответствие и да покрива приоритетите и изискванията, заложи в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа и да спомага за устойчивото развитие на транспортната инфраструктура, базирайки се на баланс между социалните, икономическите и екологични изисквания.

Обхватът на проекта покрива всички видове транспорт и пътувания през, към, от и в България. Необходимо е да се включат и нуждите на транспортния сектор с оглед специфичните особености (географско разположение, релеф, социално-икономически и демографски фактори) и регионалната обвързаност на страната.

Стратегическият документ трябва да съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт. За разрешаването им е необходимо да се определят мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер, които да обхващат автомобилния транспорт, железопътния транспорт, вътрешните водни пътища, морския транспорт, пристанищата, мултимодалните връзки и летищната инфраструктура. Необходимо е да се извърши добре обоснован анализ на проблемите във всеки сектор и оценка на алтернативите за справяне с тези проблеми на стратегическо ниво като се използват оптимални решения.

5. Срок за изпълнение на поръчката:
Обществената поръчка следва да бъде изпълнена в рамките на 14 месеца от датата на влизането в сила на договора.

II. УСЛОВИЯ ЗА УЧАСТИЕ И УСЛОВИЯ ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ

1. Участници

1.1. Обща разпоредба

Участник в обществената поръчка може да бъде всяко българско или чуждестранно физическо или юридическо лице, както и техни обединения. Възложителят няма право да изисква обединенията да имат определена правна форма, за да могат да представят оферта. Не се допуска до участие в процедурата участник, който не отговаря на законовите изисквания или на някои от условията на Възложителя в тази документация.

Участникът не може да бъде отстранен от процедурата за възлагане на обществената поръчка на основание на неговия статут или правната му форма, когато той или участниците в обединението имат право да предоставят съответната услуга в държавата-членка, в която са установени.

Обединение

В случай, че участникът е обединение, участниците в обединението сключват споразумение. Възложителят няма изискване за създаване на юридическо лице. Когато участникът в процедурата е обединение, което не е юридическо лице към офертите се представя и копие на документа, с който е създадено обединението. С този документ следва по безусловен начин да се удостовери, че участниците в обединението поемат солидарна отговорност за участието в обществена поръчка и за периода на изпълнение на договора.

Представляващият може да бъде определен и с друг документ, подписан от участниците в обединението (съгласно чл. 56, ал. 1, т. 2 от ЗОП), когато в договора не е посочено лицето, което представлява участниците в обединението. Не се допускат промени в състава на обединението след подаването на офертата.

Оферти

Не се допуска участник да участва в офертата на друг участник под каквато и да е форма, включително участниците да сключват споразумения помежду си във връзка с поръчката, както и да си възлагат работи като подизпълнители един на друг за целите на изпълнението на тази поръчка.

С офертата си участниците може без ограничения да предлагат ползването на подизпълнители.

Лице, което участва в обединение или е дало съгласието си и е посочено като подизпълнител в офертата на друг участник, не може да представя самостоятелна оферта. В процедурата за възлагане на обществена поръчка едно физическо или юридическо лице може да участва само в едно обединение.

Всеки участник може да представи само една оферта по настоящата обществена поръчка. В откритата процедура за възлагане на обществената поръчка не може да участва лице, което е свързано по смисъла на ЗОП с друг участник в процедурата.

Свързани лица или свързани предприятия не могат да бъдат самостоятелни участници в процедурата.

Подизпълнители

Всеки участник в процедурата за възлагане на обществената поръчка е длъжен да представи Декларация от участника за видовете работи от предмета на поръчката, които ще се предложат на подизпълнители и съответстващият на тези работи дял в проценти от стойността на обществената поръчка, и предвидените подизпълнители (Приложение № 4).

Участникът, който е подал самостоятелна оферта и в същото време е посочен като подизпълнител в офертата на друг участник, се отстранява от участие.

Изпълнителят сключва договор за подизпълнение с подизпълнителите, посочени в офертата. Сключването на договор за подизпълнение не освобождава изпълнителя от отговорността му за изпълнение на договора за обществена поръчка.

Изпълнителят няма право да:

1. сключва договор за подизпълнение с лице, за което е налице обстоятелство по чл. 47, ал. 1 или 5 от ЗОП;
2. възлага изпълнението на една или повече от дейностите, включени в предмета на обществената поръчка, на лица, които не са подизпълнители;
3. заменя посочен в офертата подизпълнител, освен когато:
 - а) за предложения подизпълнител е налице или възникне обстоятелство по чл. 47, ал. 1 или 5 от ЗОП;
 - б) предложеният подизпълнител престане да отговаря на нормативно изискване за изпълнение на една или повече от дейностите, включени в предмета на договора за подизпълнение;
 - в) договорът за подизпълнение е прекратен по вина на подизпълнителя, включително в случаите по чл. 45а, ал. 6 от ЗОП.

В срок до три дни от сключването на договор за подизпълнение или на допълнително споразумение към него, или на договор, с който се заменя посочен в офертата подизпълнител, изпълнителят изпраща оригинален екземпляр от договора или допълнителното споразумение на възложителя заедно с доказателства, че не е нарушена забраната по т. 1-3.

Подизпълнителите нямат право да превъзлагат една или повече от дейностите, които са включени в предмета на договора за подизпълнение.

Не е нарушение на забраната по т. 2 и по чл. 45а, ал. 4 от ЗОП доставката на стоки, материали или оборудване, необходими за изпълнението на обществената поръчка, когато такава доставка не включва монтаж, както и сключването на договори за услуги, които не са част от договора за обществената поръчка, съответно – от договора за подизпълнение.

Изпълнителят е длъжен да прекрати договор за подизпълнение, ако по време на изпълнението му възникне обстоятелство по чл. 47, ал. 1 или 5 от ЗОП, както и при нарушаване на забраната по чл. 45а, ал. 4 от ЗОП в 14-дневен срок от узнаването. В тези случаи изпълнителят сключва нов договор за подизпълнение при спазване на условията и изискванията на чл. 45а, ал. 1 – 5 от ЗОП.

Възложителят приема изпълнението на дейност по договора за обществена поръчка, за която изпълнителят е сключил договор за подизпълнение, в присъствието на изпълнителя и на подизпълнителя.

При приемането на работата изпълнителят може да представи на възложителя доказателства, че договорът за подизпълнение е прекратен, или работата или част от нея не е извършена от подизпълнителя.

Възложителят извършва окончателното плащане по договор за обществена поръчка, за който има сключени договори за подизпълнение, след като получи от изпълнителя доказателства, че е заплатил на подизпълнителите всички работи, приети по реда на чл. 45б, ал. 1 от ЗОП. Това изискване не се прилага в случаите по чл. 45б, ал. 2 от ЗОП.

2. Условия за участие и условия за отстраняване

2.1. Общи условия за участие:

Възложителят допуска до участие в процедурата участник, който:

2.1.1. не е осъден с влязла в сила присъда, освен ако е реабилитиран, за:

- а) престъпление против финансовата, данъчната или осигурителната система, включително изпиране на пари, по чл. 253 – 260 от Наказателния кодекс;
- б) подкуп по чл. 301 – 307 от Наказателния кодекс;
- в) участие в организирана престъпна група по чл. 321 и 321а от Наказателния кодекс;

г) престъпление против собствеността по чл. 194 – 217 от Наказателния кодекс;

д) престъпление против стопанството по чл. 219 – 252 от Наказателния кодекс;

Участник – чуждестранно лице се допуска до участие, ако не е осъден с влязла в сила присъда, освен ако е реабилитиран, за някое от деянията по т. 2.1.1, съгласно законодателството в държавата, в което е установено лицето.

2.1.2. не е обявен в несъстоятелност;

2.1.3. не е в производство по ликвидация или не се намира в подобна процедура съгласно националните закони и подзаконови актове;

2.1.4. няма задължения по смисъла на чл. 162, ал. 2, т. 1 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс към държавата и към община, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, освен ако е допуснато разсрочване или отсрочване на задълженията, или няма задължения за данъци или вноски за социалното осигуряване съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен.

2.1.5. няма лица по чл. 47, ал. 4 от ЗОП, които са свързани лица с Възложителя или със служители на ръководна длъжност в неговата организация.

2.1.6. не е сключил договор с лице по чл. 21 или 22 от Закона за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси.

2.1.7. не се намира се в открито производство за обявяване в несъстоятелност, или не е сключил извънсъдебно споразумение с кредиторите си по смисъла на чл. 740 от Търговския закон, а в случай че участникът е чуждестранно лице – не се намира в подобна процедура съгласно националните закони и подзаконови актове, включително когато неговата дейност е под разпореждане на съда, или участникът е преустановил дейността си.

2.1.8. не е осъден с влязла в сила присъда за престъпление по чл. 313 от Наказателния кодекс във връзка с провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки.

Изискванията по т. 2.1.1 и 2.1.8 се отнасят както следва:

1. при събирателно дружество – за лицата по чл. 84, ал. 1 и чл. 89, ал. 1 от Търговския закон;
2. при командитно дружество – за лицата по чл. 105 от Търговския закон, без ограничено отговорните съдружници;
3. при дружество с ограничена отговорност – за лицата по чл. 141, ал. 2 от Търговския закон, а при еднолично дружество с ограничена отговорност – за лицата по чл. 147, ал. 1 от Търговския закон;
4. при акционерно дружество – за овластените лица по чл. 235, ал. 2 от Търговския закон, а при липса на овластяване – за лицата по чл. 235, ал. 1 от Търговския закон;
5. при командитно дружество с акции – за лицата по чл. 244, ал. 4 от Търговския закон;
6. при едноличен търговец – за физическото лице - търговец;
7. във всички останали случаи, включително за чуждестранните лица – за лицата, които представляват участника;
8. в изброените по-горе случаи и за прокуристите, когато има такива; когато чуждестранно лице има повече от един прокурист, изискването се отнася само за прокуриста, в чиято представителна власт е включена територията на Република България.

При подаване на офертата за участие участникът удостоверява липсата на обстоятелствата, посочени по-горе, с декларации (Приложение № 2, Приложение № 3,

Приложение № 4). Подизпълнителите подават декларацията по Приложение № 6 за обстоятелствата по 2.1.1-2.1.6. Когато участникът е юридическо лице, за обстоятелствата по т. 2.1.2, 2.1.3 и 2.1.5 е достатъчно подаване на декларация от едно от лицата, които могат самостоятелно да го представляват.

При подписване на договора за обществена поръчка участникът, определен за изпълнител, е длъжен да представи документи от съответните компетентни органи за удостоверяване липсата на обстоятелствата по т. 2.1.1 – 2.1.4 и на посочените в обявлението обстоятелства по т. 2.1.7-2.1.8, освен когато законодателството на държавата, в която е установен, предвижда включването на някои от тези обстоятелства в публичен безплатен регистър или предоставянето им безплатно на възложителя.

Когато участникът предвижда участието на подизпълнители при изпълнение на поръчката, всеки от подизпълнителите трябва да отговаря на изискванията по т. 2.1.1 – 2.1.6, за което участникът трябва да приложи към офертата си за участие декларации от всеки посочен подизпълнител.

Не може да участва в процедура за възлагане на обществена поръчка чуждестранно физическо или юридическо лице, за което в държавата, в която е установено, е налице някое от обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 от ЗОП или някое от посочените в обявлението обстоятелства по чл. 47, ал. 2 от ЗОП. При представяне на офертата участникът удостоверява липсата на тези обстоятелства с декларацията по чл. 47, ал. 9 от ЗОП. Когато законодателството на държавата, в която кандидатът или участникът е установен, не предвижда включването на някои от тези обстоятелства в публичен безплатен регистър или предоставянето им служебно и безплатно на възложителя, при подписване на договора за обществена поръчка участникът, определен за изпълнител, е длъжен да представи:

- документи за удостоверяване липсата на обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 от ЗОП и на посочените в обявлението обстоятелства по чл. 47, ал. 2 от ЗОП, издадени от компетентен орган, или
- извлечение от съдебен регистър, или
- еквивалентен документ на съдебен или административен орган от държавата, в която е установен.

Когато в държавата, в която кандидатът или участникът е установен, не се издават документи за посочените обстоятелства или когато документите не включват всички обстоятелства, участникът представя декларация, ако такава декларация има правно значение според закона на държавата, в която е установен.

Когато клетвената декларация няма правно значение според съответния национален закон, участникът представя официално заявление, направено пред съдебен или административен орган, нотариус или компетентен професионален или търговски орган в държавата, в която той е установен.

2.1.9. Не могат да участват в процедурата за възлагане на обществена поръчка дружества, попадащи в приложното поле на Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни собственици.

При подаване на офертата за участие участникът удостоверява липсата на обстоятелствата, посочени по-горе, с декларация по образец – Приложение № 10.

2.1.10. Не могат да участват като самостоятелни участници в процедурата за възлагане на обществената поръчка свързани лица и свързани предприятия по смисъла на § 1, т. 23а, съответно т. 24 от Закона за обществените поръчки.

При подаване на офертата за участие участникът удостоверява липсата на обстоятелствата, посочени по-горе, с декларация по образец – Приложение № 5 от документацията.

2.1.11. Не могат да участват в процедурата за възлагане на обществената поръчка самостоятелно или в обединение с други лица като участници, членове на обединения-участници, подизпълнители, или чрез свързани лица, лица, които са участвали като външни експерти в изработването на техническите спецификации в документацията за участие, освен ако документите, в чието изработване са участвали, са променени така,

че не предоставят на участника информация, която му дава предимство пред останалите участници в процедурата.

При подаване на офертата за участие участникът удостоверява липсата на обстоятелствата, посочени по-горе, с декларация по образец – Приложение № 5 от документацията.

2.2. Минимални изисквания за икономически, финансови и технически възможности, на които трябва да отговарят участниците в обществената поръчка:

2.2.1. Участникът следва да докаже наличието на възможности за осигуряване на изпълнение на предмета на настоящата поръчка, съответстващо на изискванията на Възложителя, т.е. че разполага с финансов ресурс (за осигуряване на специализиран софтуер, консумативи, средства за работна заплата и свързаните с нея данъци и осигуровки, и други) за изпълнение на поръчката, в размер не по-малък от 300 000 (триста хиляди) лв.

Обстоятелството по т. 2.2.1 се доказват с един или няколко от следните документи:

1. Удостоверение от банка, доказващо, че участникът разполага за изпълнение на поръчката със собствен или привлечен финансов ресурс в размер не по-малък от 300 000 (триста хиляди) лева;
2. Годишния финансов отчет за 2014 г. или някоя от съставните му части, когато публикуването им се изисква от законодателството на държавата, в която участникът е установен, доказващи, че участникът разполага за изпълнение на поръчката със собствен или привлечен финансов ресурс в размер не по-малък от 300 000 (триста хиляди) лева. Участникът може да не представи годишния си финансов отчет или някоя от съставните му части ако са публикувани в публичен регистър в Република България. В този случай участникът посочва информация за органа, който поддържа регистъра;
3. Всеки друг документ по смисъла на чл. 50, ал. 2 от ЗОП, който доказва, че участникът разполага за изпълнение на поръчката с финансов ресурс 300 000 (триста хиляди) лева.

При участие на обединения, които не са юридически лица, съответствието с критериите по 2.2.1. се доказва от един или повече от участниците в обединението, чрез които обединението доказва съответствието си с критериите за подбор по чл. 25, ал. 2, т. 6 от ЗОП.

2.2.2. Участникът трябва да докаже наличието на поне една изпълнена услуга, еднаква или сходна с предмета на поръчката за последните 3 години, считано от датата на подаване на офертите.

За целите на настоящата поръчка „услуга, сходна с предмета на поръчката“ се счита услуга, свързана с разработването и/или актуализацията на:

- Генерални планове за транспорта;
- Мултимодални транспортни стратегии;
- Планове за мобилност,

които да са изготвени минимум на ниво райони за планиране или т.нар. статистически райони NUTS-2.

Обстоятелството по т. 2.2.2 се доказва чрез списък на услугите, които са еднакви или сходни с предмета на обществената поръчка, изпълнени през последните три години, считано от датата на подаване на офертата (Приложение № 3). В списъка се посочват стойностите, датите и получателите, заедно с доказателство за извършената услуга. В тези случаи доказателството за извършената услуга се предоставя под формата на удостоверение, издадено от получателя или от компетентен орган, или чрез посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за услугата.

При участие на обединения, които не са юридически лица, съответствието с критериите по 2.2.2. се доказва от един или повече от участниците в обединението, чрез които обединението доказва съответствието си с критериите за подбор по чл. 25, ал. 2, т. 6 от ЗОП.

2.2.3. За изпълнението на поръчката, участникът е длъжен да участва с ключови експерти с квалификация и опит, отговарящи на изискванията, посочени в Техническата спецификация.

Обстоятелството по т. 2.2.3 се доказва чрез списък, в който се посочва образованието, професионалната квалификация и професионалния опит на ключовите експерти, удостоверяващи изискванията на Техническата спецификация (в свободен текст).

2.3. Условия за отстраняване

Възложителят отстранява от участие в процедурата участник:

2.3.1. който не отговаря на условията за участие, посочени в тази документация;

2.3.2. чиято оферта не отговаря на условията в тази документация;

2.3.3. който не е представил някой от документите, съгласно изискванията на тази документация в срока, определен в чл. 68, ал. 9 от Закона за обществените поръчки;

2.3.4. който не е представил документ за внесена гаранция за участие, съгласно изискванията на тази документация в срока, определен в чл. 68, ал. 9 от Закона за обществените поръчки;

2.3.5. който не е представил предложение за изпълнение на поръчката в отделен запечатан непрозрачен плик с надпис „Плик № 2 – „Предложение за изпълнение на поръчката” и не го е представил в плика с офертата;

2.3.6. който е предложил ценова оферта, която не е представена в отделен запечатан непрозрачен плик с надпис „Плик № 3 – Предлагана цена”;

2.3.7. който е посочил някъде в офертата си, извън плик № 3 с наименование „Предлагана цена”, елементи, свързани с предлаганата цена (или части от нея);

2.3.8. който не отговаря на обявените от Възложителя изисквания за икономическо и финансово състояние, професионална квалификация и технически възможности.

2.3.9. попада в приложното поле на Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни собственици;

В случай, че офертата е постъпила след изтичане на крайния срок за подаване на оферти или в незапечатан или скъсан плик, тя не се приема за участие в процедурата и Възложителят я връща незабавно на участника, като тези обстоятелства се отбелязват в регистъра по т. 4 от раздел V. „Оформяне и представяне на офертите” от настоящата документация за участие.

III. ПОДГОТОВКА ЗА УЧАСТИЕ

1. Участниците трябва да проучат всички указания и условия за участие, посочени в тази документация.

2. Представянето на оферта задължава участника да приеме напълно всички изисквания и условия, посочени в тази документация, при спазване на Закона за обществените поръчки.

3. За разглеждане, оценяване и класиране ще бъдат приети само оферти, които отговарят на законовите изисквания и изискванията, предвидени в настоящата документация.

4. Поставянето от страна на участника на условия и изисквания, които не отговарят на обявените от Възложителя в обявлението и документацията, води до отстраняване на този участник от участие в процедурата.

5. Отговорността за правилното разучаване на документацията за участие се носи единствено от участниците.

6. Всички разходи за подготовка на офертите и участие в процедурата са за сметка на участниците. Спрямо Възложителя не могат да се предявяват каквито и да било претенции за разходи, направени от участниците по подготовката и подаването на офертите им, независимо от резултата или самото провеждане на процедурата, освен в случаите, посочени в чл. 39, ал. 5 от Закона за обществените поръчки.

IV. ИЗИСКВАНИЯ ЗА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОФЕРТИТЕ

1. При изготвяне на офертата всеки участник трябва да се придържа точно към условията, обявени от Възложителя и изискванията на Закона за обществените поръчки.

2. Банковата гаранция за участие се представя в оригинал на съответната банка, като в нея задължително се съдържат наименованието на участника, наименованието на поръчката, за която участва, стойността на гаранцията и срок на валидност.

3. Всички документи в офертите на участниците трябва да бъдат актуални към датата, определена за краен срок за подаване на офертите.

4. Документи, представени под формата на копие не следва да бъдат нотариално заверени, с изключение на случаите, изрично посочени в тази документация.

5. Копията на всички документи, за които в тази документация не се изисква изрично нотариална заверка, следва да бъдат заверени на всяка страница от участника с „Вярно с оригинала“, дата на заверката и подпис на лицето, представляващо участника.

6. Всички документи в офертите на участниците, които не са на български език, се представят и в превод, а документът за регистрация и копие от документа за самоличност се представят в официален превод.

7. В превода следва да е посочен документът, който е преведен, както и да съдържа име и подпис на лицето, извършило превода.

8. Съгласно изискванията на Закона за обществените поръчки и обявените от Възложителя условия, офертата на участника задължително съдържа:

8.1. Плик № 1 с наименование „Документи за подбор за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, съдържащ:

8.1.1 Оферта по образец (Приложение № 1 – Оферта на участник в процедурата/Приложение № 1а – Оферта на участник в процедурата - обединение, което не е юридическо лице), включваща представяне на участника, в което е посочен единен идентификационен код по чл. 23 от Закона за търговския регистър, БУЛСТАТ и/или друга идентифицираща информация в съответствие със законодателството на държавата, в която кандидатът или участникът е установен, както и адрес, включително електронен, за кореспонденция при провеждането на процедурата;

8.1.2. Декларация по чл. 47, ал. 9 от ЗОП (Приложение № 2);

Представените документи по т. 8.1.1 и 8.1.2 следва ясно да посочват лицата, участващи в управлението на дружеството.

8.1.3. Копие на документа за внесена гаранция за участие в процедурата по сметката на Възложителя или банкова гаранция за участие – оригинал.

8.1.4. Доказателства за изпълнение на изискванията по т. 2.2 от раздел II. УСЛОВИЯ ЗА УЧАСТИЕ И УСЛОВИЯ ЗА ОТСТРАНЯВАНЕ:

а) Списък на услуги, сходни с предмета на поръчката, извършени през последните три години, считано от датата на подаване на офертата – Приложение № 3;

б) Списък, в който е посочено образованието, професионалната квалификация и професионалният опит на всеки един от членовете на екипа (в свободен текст).

в) Удостоверение от банка, доказващо, че участникът разполага за изпълнение на поръчката със собствен или привлечен финансов ресурс в размер не по-малък от 300 000 (триста хиляди) лева или Годишния финансов отчет за 2014 г. или някоя от съставните му части, когато публикуването им се изисква от законодателството на

държавата, в която участникът е установен, доказващи, че участникът разполага за изпълнение на поръчката със собствен или привлечен финансов ресурс в размер не по-малък от 300 000 (триста хиляди) лева. Участникът може да не представи годишния си финансов отчет или някоя от съставните му части ако са публикувани в публичен регистър в Република България. В този случай участникът посочва информация за органа, който поддържа регистъра или всеки друг документ по смисъла на чл. 50, ал. 2 от ЗОП, който доказва, че участникът разполага за изпълнение на поръчката с финансов ресурс 300 000 (триста хиляди) лева.

8.1.5. Декларации за свързаност с друг участник или кандидат в съответствие с чл. 55, ал. 7 от ЗОП, както и за липса на обстоятелство по чл. 8, ал. 8, т. 2 от ЗОП (Приложение № 5).

8.1.6. Декларация от участника за видовете работи от предмета на поръчката, които ще се предложат на подизпълнители и съответстващият на тези работи дял в проценти от стойността на обществената поръчка, и предвидените подизпълнители. (Приложение № 4).

8.1.7. При участници обединения – копие на договора за обединение, а когато в договора не е посочено лицето, което представлява участниците в обединението – и документ, подписан от лицата в обединението, в който се посочва представляващият;

8.1.8 Декларация за приемане на условията в проекта на договор – съгласно чл. 56, ал. 1, т. 12 от ЗОП в свободен текст.

8.1.9. Декларация от всеки от подизпълнителите, че спрямо него не са налице обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 и 5 от ЗОП (Приложение № 6).

8.1.10. Декларация за отсъствие на обстоятелства по Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни собственици – Приложение № 10.

8.1.11. Списък на документите, съдържащи се в офертата, подписан от участника.

Когато участникът предвижда участие на подизпълнители, всеки от подизпълнителите представя декларация, че спрямо него не са налице обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 и 5 от ЗОП (Приложение № 6).

Когато участник в процедурата е обединение, което не е юридическо лице:

- документите по т. 8.1.1 и 8.1.2 се представят за всяко физическо или юридическо лице, включено в обединението;

- документите по т. 8.1.4 се представят само за участниците, чрез които обединението доказва съответствието си с критериите за подбор по т. 2.2. на Раздел II от документацията и в техническата спецификация.

8.2. Плик № 2 с наименование „Предложение за изпълнение на поръчката” съдържащ техническото предложение на участника за изпълнение на поръчката, изготвено по образец (Приложение № 7).

8.3. Плик № 3 с наименование „Предлагана цена”, съдържащ ценовото предложение на участника, попълнено по образец – Приложение № 8 (оригинал).

В ценовото предложение се посочва предлаганата цена, в лева, без ДДС и с включен ДДС. Ценовото предложение трябва да включва всички разходи на участника за изпълнение на поръчката, в т. ч. всички дължими данъци, такси и други плащания съгласно действащото законодателство. Ценовото предложение не подлежи на промяна за целия срок на изпълнението на поръчката.

9. Възложителят поканва участниците да удължат срока на валидност на офертите, когато той е изтекъл. Участник, който след покана и в определения в нея срок не удължи срока на валидност на офертата си, се отстранява от участие.

10. Офертите на участниците трябва да са със срок на валидност – 180 (сто и осемдесет) календарни дни, считано от крайния срок за представянето им.

V. ОФОРМЯНЕ И ПРЕДСТАВЯНЕ НА ОФЕРТИТЕ

1. Участниците трябва да представят един оригинал и 2 копия от офертите си на български език. Оригиналет и копията се поставят в общ плик. Изискването за заверка на копията на документите се отнася единствено за документите, поставени в пликовете с оригинал на офертата за участие.

2. Всяка оферта трябва да бъде представена в запечатан непрозрачен плик, който трябва да съдържа три отделни, запечатани, непрозрачни и надписани плика, като предлаганата цена трябва да бъде в отделен, по-малък плик – плик № 3, поставен в големия, техническото предложение трябва да бъде в отделен плик – плик № 2, също така поставен в големия, а всички останали документи трябва да бъдат поставени в плик № 1, който също се поставя в големия плик. Ако се използват самозалепващи се пликове, те трябва да бъдат затворени с леплива лента, като участникът следва да постави печат върху лентата и/или да се подпише от лицето, което е упълномощено да го представлява.

3. Офертите трябва да бъдат адресирани до Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, гр. София, ул. „Дякон Игнатий” № 9 и представени от участника лично или от упълномощено от него лице в деловодството на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, или по пощата с препоръчано писмо с обратна разписка. Офертите могат да се подават всеки работен ден 09:00 до 17:30 ч. от датата на изпращане на обявлението до Агенцията за обществени поръчки за вписване в Регистъра на обществените поръчки. Конкретната дата, до която могат да се подават офертите се съдържа в обявлението.

4. При приемане на офертата върху плика се отбелязват поредният номер, датата и часът на получаването и посочените данни се записват във входящ регистър, за което на приносителя на офертата на участника се издава разписка за подадена и приета оферта.

5. Възложителят не носи отговорност за получаване на оферти в случай, че се използва друг начин за представяне, който не е посочен в обявлението или в документацията.

6. Офертата (в оригинал и 2 копия), в която са поставени плик № 1, плик № 2 и плик № 3, се представя в запечатан непрозрачен плик (пакет) с надпис „Оферта за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: *„Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.*”. Върху плика участниците посочват име, адрес за кореспонденция, телефон, факс и електронен адрес на участника. Върху плика трябва да бъде поставен и надпис: **„Да не се отваря преди разглеждане от комисията за оценка”**. Пликът се надписва по следния начин:

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
гр. София, ул. „Дякон Игнатий” № 9

О Ф Е Р Т А

за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет:
„Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”

.....
име на участника

адрес за кореспонденция

лице за контакт, телефон, факс и електронен адрес

„Да не се отваря преди разглеждане от комисията за оценка”

6.1. Върху плик № 1 се записва името на участника и означение: **Документи за подбор за участие в откритата процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“**.

6.2. Върху плик № 2 се записва името на участника и означение **„Предложение за изпълнение на поръчката“**.

6.3. Върху плик № 3 се записва името на участника и означение: **„Предлагана цена“**.

7. Възложителят не приема за участие в процедурата и връща незабавно на участника оферта, която е представена след изтичане на крайния срок за подаване на оферти или в незапечатан или скъсан плик.

8. До изтичане на срока за получаване на оферти, всеки участник може да промени, допълни или оттегли офертата си. Оттеглянето на офертата прекратява понататъшното участие на участника в процедурата, освен ако в срока не представи нова оферта. Допълнението и промяната на офертата трябва да отговарят на изискванията и условията за представяне на първоначалната оферта, като върху плика бъде отбелязан и текст **“Допълнение/Промяна на оферта с входящ номер....”**.

9. След изтичане на срока за получаване на оферти участникът може да представя допълнително документи към офертата си, само ако те са посочени в подготовения от комисията за избор протокол с констатации относно наличието и редовността на представените в плик № 1 документи. Документите се представят в срока, определен в чл. 68, ал. 9 от Закона за обществените поръчки, считано от датата на получаването на протокола.

10. Възложителят удължава срока за получаване на оферти в случай, че от предоставяне на искано разяснение от възложителя до крайния срок за получаване на оферти за участие остават по-малко от 6 дни, като възложителят удължава срока за получаване на оферти за участие с толкова дни, колкото е забавата. В този случай гаранциите за участие в процедурата също трябва да се удължат със съответния срок.

11. Възложителят може да изиска от класираните участници да удължат срока на валидност на офертите си до момента на сключване на договора за обществена поръчка. В този случай класираните участници трябва да удължат и срока на гаранциите за участие в процедурата.

12. Офертите на участниците трябва да са със срок на валидност – *180 (сто и осемдесет) календарни дни*, считано от крайния срок за представянето им.

VI. РАЗЯСНЕНИЯ И СРЕДСТВА ЗА КОМУНИКАЦИЯ

1. Разяснения

До изтичането на срока за получаване на документацията за участие всяко лице, може да поиска писмено от Възложителя разяснения по нея. Възложителят е длъжен да отговори и да публикува разяснението в *4-дневен срок* от постъпване на искането в раздел „Профил на купувача“ на сайта на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (www.mtitc.government.bg) и на сайта на УО на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. (www.optransport.bg), в раздел „Обществени поръчки“.

В случай че от предоставяне на разяснението от възложителя до крайния срок за получаване на оферти за участие остават по-малко от 6 дни, възложителят е длъжен да удължи срока за получаване на оферти за участие с толкова дни, колкото е забавата.

Възложителят публикува разяснението в раздел „Профил на купувача“ на сайта на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (www.mtitc.government.bg) и на сайта на УО на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. (www.optransport.bg), без да отбелязва в отговора лицето, което е направило запитването.

2. Средства за комуникация

2.1. Всички комуникации между Възложителя и участниците, свързани с настоящата процедура се извършват на български език и в писмена форма. Обменът на информация между Възложителя и участника може да се извършва по един от следните начини: лично, по пощата с обратна разписка или по факс. За получено ще се счита уведомление, което е получено лично; на посочения от участника адрес за кореспонденция или номер на факс.

2.2. При изпращане на информация по факс участниците са длъжни да настроят факс апарата по начин, който позволява на Възложителя да получи:

- а) номера, от който постъпва информацията;
- б) дата и час на изпращане.

Изпратена информация по факс, която не съдържа тези данни, не се приема за редовна.

2.3. Информацията, получена по факс, се съхранява от Възложителя заедно с документацията за провеждане на процедурата.

2.4. Решенията и други уведомления, изпратени по факс от Възложителя, се приемат за редовно връчени, ако са изпратени на посочения от участника номер на факс и е получено автоматично генерирано съобщение, потвърждаващо успешното изпращане.

VII. ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ

ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1. Предмет на обществената поръчка

Обществената поръчка ще се възложи чрез провеждане на открита процедура с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“

1.2. Възложител, бенефициент и краен ползвател

Възложител е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Бенефициент е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Краен ползвател е дирекция „Национална транспортна политика“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

1.3. Транспортната система в България

Стратегическото географско разположение на България осигурява отлични условия за развитието на транспортната мрежа в страната, осигурявайки връзката между западна и централна Европа с Близкия изток.

Транспортната мрежа на Република България се състои от:

- Републиканска пътна мрежа с обща дължина 19 678 км, в т.ч. автомагистрала – 605 км, първокласни пътища – 2 975 км, второкласни пътища – 4 035 км, третокласни пътища – 12 063 км*
- Железопътни линии с обща дължина 5 540 км, в т.ч. текущ път – 4 032 км*
- Вътрешноводен път – река Дунав и прилежащите пристанища
- Морски пристанища в Бургас и Варна

* Източник на данни: НСИ, Статистически годишник 2013 г.
http://statlib.nsi.bg:8181/isisbgstat/ssp/fulltext.asp?content=/FullT/FullOpen/SG_2013_2014.pdf

- Международни летища в София, Пловдив, Бургас, Варна и Горна Оряховица.

Тенденциите за развитие на транспортното търсене за последните 5 – 10 години сочат нарастване на автомобилния транспорт, както по отношения на пътническите, така и по отношение на товарните превози, докато железопътният транспорт губи пазарни дялове. Двата вида транспорт формират основното транспортно търсене, но и товарните превози по вътрешните водни пътища (р. Дунав) и морския транспорт през двете пристанища на Черно море играят значителна роля. Превозите с въздушен транспорт обслужват предимно трафика от/до Република България с цел бизнес и туризъм в региона на Европа, Близкия Изток и Северна Африка. След присъединяването на Република България към Европейския съюз (ЕС), въздушните пътнически пазари показват високи темпове на растеж. Засиленото търсене се обслужва предимно от международните летища София, Варна и Бургас, и в по-малка степен от Пловдив и Горна Оряховица. Превозите във вътрешността на страната са ограничени между столицата и големите черноморски градове Варна и Бургас.

Големите инвестиции в транспортната инфраструктура са финансирани от фондовете за регионално развитие чрез Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. Инвестициите са насочени в строителството на нови магистрали, както и рехабилитация на други основни първокласни пътища, а по отношение на железниците, основните инвестиции са насочени към рехабилитацията и модернизацията на един от най-важните коридори между София и Черно море. Част от инвестициите, включени в Общият генерален план за транспорта (ОГПТ) от 2010 г., все още са в процес на подготовка и някои от тях се очаква да бъдат включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. (ОПТТИ).

Извършената оценка на ОГПТ през 2014 г, посредством доклад за Анализ на пропуските, достигна до следните основни заключения:

- Общият подход и обхватът на ОГПТ като цяло отговарят на това, което може да се очаква от една Транспортна стратегия, която обхваща 20-годишен период до 2030 г.;
- ОГПТ е придружен от подробен аналитичен инструмент (Транспортен модел), който е разработен с помощта на сравнително подробна база данни;
- ОГПТ предоставя списък от мерки и е предмет на Стратегическа екологична оценка (СЕО).

Идентифицирани са следните пропуски в ОГПТ:

- Необходимо е да се осигури по-добра връзка между целите, проблемите и мерките, за да се гарантира, че по-широк кръг от действия могат да бъдат определени в отговор на специфичните изисквания на транспортния сектор;
- Трябва да се обърне по-голямо внимание на организационните и оперативните мерки, както и на изискванията за изграждане на административен капацитет в областта на транспорта;
- Следва да бъде извършена обща актуализация на анализа и оценките, като се използват актуални транспортни данни и документи в областта на транспортната политика;
- Съществува голяма разлика между изводите на ОГПТ и последващото програмиране, което определя краткосрочните приоритети и източници за финансиране.

Основните предизвикателства, установени по време на оценката на ОГПТ и равностойка на текущото състояние, са обобщени, както следва:

- **Пътища:** За основни части на идентифицираните коридори, за които са

необходими подобрения, са направени ограничени подобрения, въпреки нарастването на обема на трафика. Следва да се отбележи, че подобренията, както на инфраструктурата, така и по отношение на организацията и управлението са изпълнени или са в ход на изпълнение, което води до извода, че много от проблемите в пътният сектор са все още актуални, но не толкова тежки, колкото са описани в ОГПТ. Въпроси, свързани с рисковете по отношение на климатичните промени, адаптиране и смекчаване, както и устойчивостта при бедствия не са открити по-рано, но може да е необходимо да им се обърне внимание в бъдещата работа.

- **Железопътен транспорт:** В ОГПТ са идентифицирани железопътни проекти по няколко коридора, но подобренията досега са фокусирани върху проекти по един коридор. За останалата част от железопътната мрежа, предварително идентифицираните необходими подобрения, не се изпълняват. Независимо от това, че е обърнато внимание на управлението на проекти, необходимостта от по-нататъшни подобрения изглежда все още много актуална. Освен това, спадът в железопътния трафик подчертава необходимостта от цялостна стратегия за предприемане на действия по проблемите с бързата загуба на пазарен дял в конкуренция най-вече с автомобилния транспорт. Това включва и по-ефективно управление на железопътната система, отчитайки проблема за осигуряване на устойчиво финансиране на железопътния сектор. Сега тези проблеми са по-сериозни, отколкото при изготвянето на ОГПТ.

- **Морски пристанища и вътрешноводни пътища:** Идентифицираните проблеми в ОГПТ са разгледани само частично (проекти по река Дунав) и все още се считат за важни. Влияние върху процеса на модернизация на пристанищната инфраструктура и предоставяните услуги оказва отдаването на концесия на пристанища и пристанищна инфраструктура. Следва да се отчита, че пристанищата не могат да се разглеждат изолирано. Те са портал към и от Република България и за търговията, която преминава транзитно през страната. Успехът на пристанищата и тяхната способност да осигуряват бързо и ефикасно движение на стоки и суровини разчита изключително много на качеството на сухопътните транспортни връзки. Висококачествените транспортни връзки с автомобилен и железопътен транспорт са жизнено важни за успеха им при привличане на търговски оборот.

- **Въздушен транспорт:** Отбелязва положително развитие през последните години. Направените през последните години инвестиции в инфраструктурата на летищата в Пловдив, Варна и Бургас са спомогнали за облекчаване в определена степен на проблемите с капацитета и качеството на обслужване, които бяха посочени в ОГПТ. Полагат се усилия за преодоляване на тенденцията за сезонна работа и привличане на допълнителен трафик на летищата в Бургас, Варна, Пловдив и Горна Оряховица, като за последните две летища трябва да се направи още много в тази насока. Трябва да се работи за отстраняването и на другите проблеми, идентифицирани в ОГПТ по отношение на въздушния транспорт, например: висока степен на контрол на летищните такси, което се отразява на способността им да отговарят на пазарните условия, както и лошо състояние на сградите на летище Горна Оряховица.

- **Интермодален транспорт:** Разпределението между видовете транспорт се промени значително през последните години. За товарните превози се наблюдава намаляване на търсенето на железопътен транспорт в полза на автомобилния транспорт. За пътническият транспорт, видовете обществен транспорт са загубили пазарни дялове спрямо превозите с лични транспортни средства и идентифицираните проблеми в ОГПТ относно липсата на надеждност и координация в рамките на обществения транспорт все още са значителни. В ход са действия за подобряване на интермодалните терминали в два града, но все още не са налични ясни доказателства, за да се разбере значението на тези проекти. Така, прегледът води до заключението, че няма причина да се смята, че проблемите са по-малко в сравнение с момента на изготвяне на ОГПТ.

Като цяло може да се заключи, че за двата основни транспортни сектора, измерени спрямо транспортното търсене, проблемите в железопътния сектор се задълбочават, докато проблемите в сектора на автомобилния транспорт, свързани с инфраструктурата започват да се решават (например изпълнение на големи инфраструктурни проекти, подобрения в управлението на проекти и намаляване на смъртните случаи по пътищата).

За другите транспортни сектори, които имат по-малък дял в общото транспортно търсене, се наблюдава съвсем малко развитие, което насочва към извода, че проблемите са все още актуални.

Проблеми на настоящата финансова устойчивост в транспортния сектор не са идентифицирани или разгледани изрично в ОГПТ, но равносметката показва, че това е въпрос, който става все по-важен, особено за железопътния транспорт, който е един от най-важните видове транспорт и търпи отрицателно развитие.

Накрая, проблемите за устойчивост на климата изобщо не са разгледани в ОГПТ, но на базата на глобалното развитие в последните години, с повече осъзнаване на този проблем в световен мащаб, рисковете, свързани с климатичните промени, мерките за адаптиране и смекчаване, и устойчивостта при бедствия следва да бъдат разгледани отделно.

1.4. Транспортната политика на Европейския съюз

Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. е основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта. В нея са описани плановете на Европейската комисия за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии. Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор, бъдещите предизвикателства пред него и политическите инициативи, които е необходимо да бъдат предприети. В нея са набелязани 10 цели за постигането на конкурентоспособна и ефективна транспортна система. Предвидени са 40 инициативи в областта на автомобилния, железопътния, въздушния, морския и вътрешноводния транспорт.

1.4.1 Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)

На 20 декември 2013 г. беше публикуван и влезе в сила Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа. Новата политика за развитие на транспортна инфраструктура предвижда структуриране на мрежата на две нива:

- **Основна мрежа**, която включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и която следва да бъде реализирана до 2030 г. В основната мрежа ще се концентрира по-голямата част от европейското финансиране.

- **Широкообхватна мрежа**, която осигурява пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

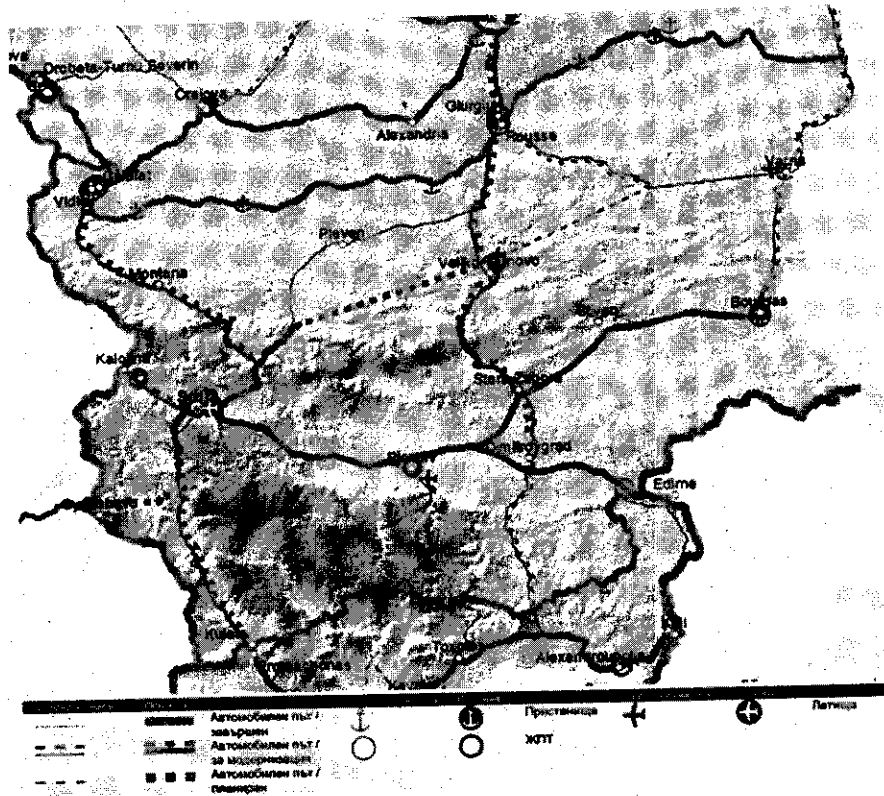
1.4.2 Направления на TEN-T на територията на Република България

В хода на преговорите с ЕК е договорено включването както в пътните, така и в железопътните карти на основната мрежа, на направленията на Общоевропейските транспортни коридори, преминаващи през територията на Република България, както и железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ и пътното направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ.

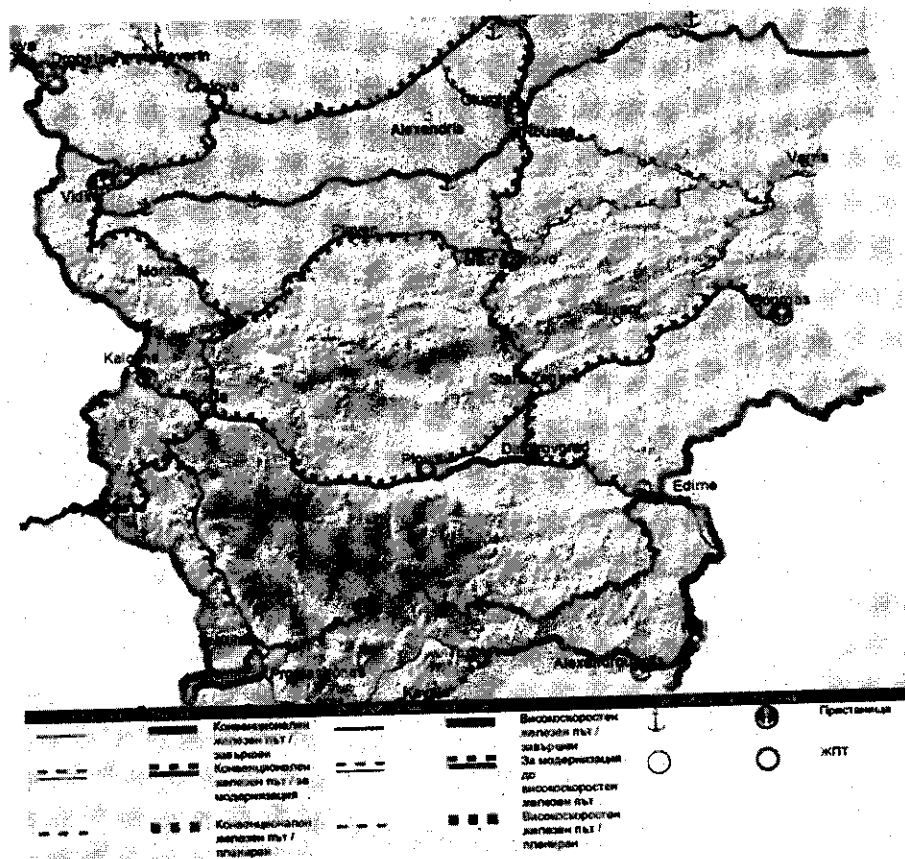
В картата на широкообхватната мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и следните нови предложения: пет нови

пътни трасета – Автомагистрала „Хемус“, Скоростен път „Рила“, Скоростен път I-2 „Русе – Шумен“, Скоростен път „Варна – Дуранкулак“ и Път „Пловдив – Рудозем“, едно ново речно пристанище – Пристанище Силистра. В нея попадат и железопътните връзки към Варна.

Фиг. 1: Пътна карта на Трансевропейската транспортна мрежа (основна и широкообхватна) на територията на Република България



Фиг. 2: Железопътна карта на Трансевропейската транспортна мрежа (основна и широкообхватна) на територията на Република България



За улесняване изпълнението на основната мрежа е въведен т.н. „коридорен подход”. Създадени са 9 мултимодални коридора в подкрепа на основната TEN-T, управлявани посредством гъвкави структури (коридорни форуми). Коридорите са разположени по начин, който позволява интегрирането им с коридорите за конкурентоспособен железопътен превоз. Председателстват се от европейски координатори, които имат ангажимента да организират разработването и приемането на работни планове. Плановите следва да се представят на ЕК до 22.12.2014 г. През територията на Република България преминават два коридора:

- „Рейнско-Дунавски” – вътрешноводния път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодалния терминал в Русе
- „Ориент/Източно-Средиземноморски” – железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница).

Първоначално определените приоритетни проекти по коридорите са проектите, свързани с развитието на устойчивите видове транспорт – железопътен и воден. Изпълнението на мрежата ще се осъществява с подкрепата на Кохезионния фонд (чрез оперативната програма) и новосъздадения фонд – Механизъм за свързване на Европа (MCE).

1.4.3 Механизъм за свързване на Европа (MCE)

MCE е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета. По него ще се финансират проекти от общ интерес в областта на транспортните, енергийните и телекомуникационните инфраструктури. С Делегиран регламент (ЕС) № 275/2014 подробно са определени приоритетите за финансиране в транспорта за целите на многогодишните и годишните работни програми на MCE.

Общият финансов ресурс за проекти в сектор транспорт е 26.2 млрд. евро, включително 11.3 млрд. евро, които се прехвърлят от Кохезионния фонд. До края на 2016 г. кохезионните средства ще са запазени за държавите, обхванати от политиката на сближаване, а след това неусвоените средства ще се разпределят без оглед на национални алокации в зависимост от качеството и готовността на подаваните от държавите кохезионни проекти. От ресурса, прехвърлен от Кохезионния фонд, се очаква за Република България да бъдат достъпни около 350 млн. евро.

Разходването на средствата ще се извършва чрез покани за набиране на предложения, съгласно **годишни и многогодишни работни програми**. С Решение за изпълнение на Комисията № 1921/2014 е приета първата многогодишна работна програма с общ финансов ресурс от 11 млрд. евро. С Решение за изпълнение на Комисията № 1919/2014 първата годишна работна програма с общ финансов ресурс от 930 млн. евро. Първите покани за проектни предложения за двете работни програми са в сила от 11 септември 2014 г.

Към настоящия момент на национално ниво е създаден **координационен механизъм с ПМС № 76 от 04.04.2014 г.** за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор транспорт по Регламент 1316/2013 г.

1.5. Национална транспортна политика

Основните стратегически документи, които формират транспортната политика на Република България и съответно дефинират приоритетните нужди за финансиране и развитие на националната транспортна инфраструктура, са посочени по-долу.

Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., приета на заседание на Министерския съвет на 7.04.2010 г. с Протокол № 13, очертава **най-важните насоки за развитие на транспортната система до 2020 г.** Форматът на Стратегията съответства на формата на

стратегическите документи на Европейския съюз. Стратегическият документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;
- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Един от инструментите за реализиране на политиката на България за развитие на транспортната инфраструктура е **Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. (ОПТ)**. ОПТ включва следните приоритетни оси:

- Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси”;
- Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси”;
- Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари”;
- Приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешно-водни пътища”;
- Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”.

Към момента по ОПТ е предоставена безвъзмездна финансова помощ (БФП) на общо 111 проекта по всички приоритетни оси. По програмата се изпълняват 21 инвестиционни проекта, като 7 от тях вече са завършени. Реализират се 11 „големи” (над 50 млн. евро) проекта, като Европейската комисия е одобрила 10 от тях.

Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията след обстоятелни проучвания и анализи, финансирани по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на ОПТ. Окончателният доклад беше приет от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в края на 2010 г. Разработен е инструмент за транспортно моделиране, който е приложим както

за пътническия и товарния транспорт общо, така и по видове транспорт, като се включва: вътрешен транспорт, международен транспорт в Република България като страна на натоварване и страна на разтоварване и транзит.

Актуализацията на сценария, основан на транспортния модел, свързан с определянето на тесните места в пътната и железопътната TEN-T мрежа в страната, беше завършена през м. май 2013 г. Актуализираният сценарий допринася за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

Национална програма за развитие: България 2020, Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари”. Документът е разработен през 2012 г. и е одобрен с Решение № 1057/27.12.2012 г. на Министерския съвет. Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари” определя основните приоритети и мерки в транспортния сектор като част от икономическото развитие на страната до 2020 г. Подготвени са и Тригодишни планове за действие за изпълнението на НПП: България 2020 съответно за периода 2014 – 2016 г. и 2015 – 2017 г.

2. ЦЕЛИ И ОБХВАТ НА ПРОЕКТА

2.1. Основна цел

Основната цел на проекта е устойчиво развитие на транспортния сектор на Република България, чрез разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Република България има нужда от ясна и последователна стратегия за развитие на транспортния сектор. На базата на подробен анализ на настоящото състояние на транспорта и съгласно националните и европейските транспортни приоритети, Интегрираната транспортна стратегия ще бъде база за планиране на:

- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР);
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Механизма за свързване на Европа;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Държавния бюджет;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от други международни финансиращи институции, публично-частни партньорства, частно финансирани инициативи и т.н.

Стратегията трябва да е в съответствие и да покрива приоритетите и изискванията, заложи в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа и да спомага за устойчивото развитие на транспортната инфраструктура, базирайки се на баланс между социалните, икономическите и екологични изисквания.

В качеството си на държава-членка на Европейския съюз, Република България получава финансова помощ по линия на Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014 – 2020 г., съгласно Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие,

Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. трябва да формира база за заявка за бъдещо финансиране с европейски средства и алтернативно финансиране, включително публично-частно партньорство. Стратегическият документ трябва да бъде достатъчно детайлен и надежден, за да може да бъде осигурено бъдещо финансиране и изпълнение на проектите на база разработените мерки, както и да покрива всички изисквания на Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г.

2.2. Специфични цели и обхват на проекта

Обхватът на проекта покрива всички видове транспорт и пътувания през, към, от и в България. Необходимо е да се включат и нуждите на транспортния сектор с оглед специфичните особености (географско разположение, релеф, социално-икономически и демографски фактори) и регионалната обвързаност на страната.

Стратегическият документ трябва да съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт. За разрешаването им е необходимо да се определят мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер, които да обхващат автомобилния транспорт, железопътния транспорт, вътрешните водни пътища, морския транспорт, пристанищата, мултимодалните връзки и летищната инфраструктура. Необходимо е да се извърши добре обоснован анализ на проблемите във всеки сектор и оценка на алтернативите за справяне с тези проблеми на стратегическо ниво като се използват оптимални решения.

При разработването на стратегическия документ е необходимо да се обърне специално внимание в отделен раздел за развитието на железопътния транспорт в съответствие с институционалното устройство на държавите-членки (включително относно обществен транспорт на регионално и местно равнище), което подпомага развитието на инфраструктурата и подобрява свързаността с основната и широкообхватната TEN-T мрежа. Планираните инвестиции в железопътния транспорт трябва да обхващат мобилните активи, оперативната съвместимост и изграждането на капацитет.

По отношение на другите видове транспорт, включително вътрешните водни пътища, морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, в стратегическия документ следва да е включен специален раздел за вътрешните водни пътища, морския транспорт, пристанищата, мултимодалните връзки и летищната инфраструктура, допринасящи за подобряване на свързаността с основната и широкообхватната TEN-T мрежа и за насърчаване на устойчиво развитие на регионалната и местна мобилност.

При разработването на раздела за автомобилния транспорт следва да се има предвид разработеният проект на Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014 – 2020, който предстои да бъде одобрен от Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Очакваме Изпълнителят да разгледа републиканската транспортна схема и да предложи промени с цел нейното оптимизиране.

Настоящият проект ще осигури подкрепа на българската администрация и като инструмент за продължително развитие на решенията и инвестиционното планиране в транспортния сектор ще спомогне за постигането на следните специфични цели:

- Анализ на нуждите на сектор транспорт, включващ всички видове транспорт – автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален;
- Създаване на стратегическа база от технически данни;

- Изготвяне на транспортен модел;
- Определяне на национални цели и приоритети;
- Определяне на подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;
- Идентифициране на проекти, произтичащи от разработените мерки;
- Изготвяне на Стратегическа екологична оценка (СЕО) и Оценка за съвместимост (ОС).

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ НА ПРОЕКТА

Транспортната стратегия се състои от набор от цели и средства за тяхното изпълнение. Съответствието между тях е задължително условие за практическото приложение и изпълнение на стратегическия документ като динамичен компонент на икономическото развитие и за успешното интегриране на транспортния сектор на Република България в европейската транспортната система.

Разработването на Интегрирана транспортна стратегия включва задълбочени анализи за развитието на транспорта, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, а изпълнението ѝ изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс.

В тази връзка правилното определяне на целите, приоритетите, мерките и проектите за изпълнение към тях ще доведе до подобряване на цялостната транспортна ефективност, което ще намали разходите на операторите и потребителите и ще подкрепи икономическото развитие на страната. Също така това ще допринесе и за ефективното усвояване на средства по програми на ЕС и изпълнението на приоритетни инфраструктурни проекти, което от своя страна ще повиши конкурентоспособността на националната икономика и ще осигури високо ниво на мобилност за хората и бизнеса.

Разработването на проект „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.” включва изпълнението на следния обхват от дейности:

3.1. Дейност 1: Подготвителна фаза

Обхват на Дейност 1:

- Установяване на контакти с всички свързани с изпълнението на проекта страни;
- Изготвяне на подробен план на дейностите и срокове за изпълнението им съобразно изискванията на Техническата спецификация;
- Подготовка на подробен план за обхвата, източниците и методиката за събиране на данни;
- Подготовка на проект на обхвата на транспортния модел;
- Изготвяне на план за консултации със заинтересованите страни и широката общественост;
- Оценка на риска и подготовка на план за управлението му;
- График на предоставяне на подготвените доклади за изпълнение на дейностите съгласно Техническата спецификация.

Резултатът от Дейност 1 ще бъде документиран във Въстъпителния доклад.

3.2. Дейност 2: Събиране на данни и създаване на електронна база данни

Обхват на дейност 2:

Изпълнителят подготвя и съгласува с Възложителя подробен план за дейностите, свързани със събирането на данни, необходими за изготвянето на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

За изпълнение на поставените в Техническата спецификация задачи, Изпълнителят ще използва предоставените му от Възложителя налични данни и ще реализира план за събиране на нови данни.

Събирането на нови данни включва използването на информация от:

- Ръчно класифицирани трафични преброявания на 30 пункта, избрани от Изпълнителя в помощ на калибрирането при осъвременяването на транспортния модел;
- Преброяване на пътничкопотока в 6 стратегически значими железопътни гари и 6 стратегически значими автобусни гари в големите градове;
- Изготвяне на общ преглед на условията на пазара на товарни превози чрез подбрани интервюта с браншови организации, логистични фирми, спедитори и големи фирми, генериращи значителни обеми товари.
- Събиране на други данни включително:
 - Трафични данни за международен транспорт от Eurostat, Transtools и Etisplus;
 - Данни за трафика от и до българските летища от уебсайта на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) и други официални източници на информация, снетени за полезни от страна на Изпълнителя;
 - Данни за трафика по вътрешните водни пътища и морските пристанища от уебсайта на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и други официални източници на информация, снетени за полезни от страна на Изпълнителя;
 - Данни за разписанията и таксите на обществения транспорт за междуградски влакове и автобуси в Република България от уебсайтове и/или други официални източници на информация, снетени за полезни от страна на Изпълнителя;
 - Събиране на наличните данни, необходими за анализиране на съществуващото положение и разработването на транспортния модел.

След приключване на процеса по събиране на данни Изпълнителят трябва да създаде електронна база данни, която да съдържа цялата получена и събрана информация. Базата данни ще се съдържа в едно приложение, което ще позволява на крайния ползвател да работи лесно с необходимия набор от данни. Софтуерът, който ще се използва за работа с базата данни (напр. MS Excel) подлежи на одобрение от страна на Възложителя в подготвителната фаза от изпълнението на проекта. Базата данни ще бъде в пакет и ще се предаде на Възложителя. Изпълнителят ще гарантира, че всички данни в базата данни могат да се използват свободно от Възложителя. Изпълнителят следва да подготви Ръководство за наличните данни и техните източници.

Резултатът от Дейност 2 ще бъде документиран в Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел”.

3.3. Дейност 3: Подготовка на Национален транспортен модел

Обхват на Дейност 3:

Разработването на инструменти за транспортно моделиране ще бъде основна част от подготовката на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Тези инструменти трябва да са приложими към пътническия и товарен транспорт като

цяло и по видове транспорт. Необходимо е да бъде извършено транспортно моделиране със следния обхват:

- Транспорт изцяло в рамките на Република България;
- Международен транспорт с начална или крайна точка на територията на Република България;
- Транзитен транспорт.

Важно е всички тези видове превози да се оценят подробно, като се вземат предвид икономическите и демографски промени, както и промените в конкурентоспособността на всеки вид транспорт. Моделирането трябва да съдържа ясни и логически издържани връзки между икономическата/демографска промяна и цялостното транспортно търсене. Необходимо е моделирането да включва също така механизъм, който да отчита спада в превозите при влошаване на транспортните условия и повишения обем на превози при подобрене на условията, както вътрешни, така и международни.

Моделирането трябва да има възможност да отразява ефектите от:

- Промяна в наличната инфраструктура;
- Промяна в предоставянето на обществените транспортни услуги;
- Прилагането на различни сценарии, свързани с фактори като заплащане за използването на магистрали или заплащане за използване на обществен транспорт, изменения на тарифите и таксите, промени в данъчното облагане и др.

Необходимо е да се гарантира, че моделът за базовата година представя съществуващото търсене при достатъчно ниво на точност. Също така механизмите, които симулират промените в транспортната система, трябва да са научно обосновани и приложими към настоящите и бъдещи условия в Република България.

Изпълнителят може да използва съществуващия ЕММЕ модел (система за пълно моделиране на търсенето за прогнозиране на градски, регионален и национален транспорт), изготвен в периода 2008 – 2010 г., като отправна точка за разработването на актуализиран модел. Данните от съществуващия модел ще бъдат предоставени от Възложителя, а описанието на модела е включено в Главен доклад 1 – Доклад за развитие на транспортния модел от изготвянето на ОГПТ през 2010 г.

С цел изпълнение на заложените в Техническата спецификация задачи, Изпълнителят е необходимо да реализира мащабна програма за събиране на нови данни. От кандидатите за изпълнители на проекта ще се изисква да представят проект на план за събиране на данните.

Моделът трябва да бъде разработен на търговски наличен софтуер, който да бъде предложен от Изпълнителя на Възложителя. Изпълнителят ще осигури на Възложителя лицензирана инсталация на софтуера по начин, който да дава възможност за едновременната му употреба от 4 потребители (на 4 работни места). Изискванията за транспортния модел са описани по-подробно в т. 3.3.1. „Спецификации на модела” на Техническата спецификация.

Транспортният модел трябва да представя товарния и пътническият трафик по отделно. Тъй като наличните техники за разработването на матриците за базовата година на двата модела са различни, моделът също така трябва да съдържа инструмент, в рамките на софтуерния пакет, който ще може да трансформира прогнозите за икономическия и демографския растеж в прогноза за транспортно търсене за бъдещи години, при зададена матрица за базовата година.

Прогнозата за растеж на търсенето на товарни и пътнически превози трябва да бъде извършена в съответствие с международните насоки и най-добри практики, като

се вземат предвид икономическите и демографски параметри на зонално ниво, които ще доведат до такъв растеж.

Тъй като Изпълнителят може да използва съществуващия модел като отправна точка, трябва да се има предвид, че настоящата система за райониране ще изисква разбиване в района на гр. София, за да се отрази правилно изборът на маршрут чрез транспортната мрежа, която обслужва и нуждите на столицата. Разбиването по райони е също необходимо и в съседните страни, за да се представи по-добре изборът на маршрут, където има по няколко гранични пункта.

Първоначално, пълният обхват на транспортния модел ще бъде включен за съгласуване в Доклада за обхвата на модела. Докладът за обхвата на модела ще представлява подробна методология за разработване на задачите на модела. Това ще включва подробна спецификация за транспортните проучвания, предложените процеси за разработване на матрица/мрежа, предложения за калибриране/валидиране на модела.

Обучението за работа с Транспортния модел е ключов елемент от проекта. Очаква се Изпълнителят да обучи определените експерти от крайния ползвател (дирекция „Национална транспортна политика“) до ниво, на което са в състояние да отворят модела, да задават ключови заявки и пускат основни тестови сценарии. Предвижда се по-комплексното използване на модела да продължи да изисква външна подкрепа, докато крайният ползвател е в процес на повишаване на квалификацията на използване на модела.

Обучението трябва да се извърши своевременно, за да може крайният ползвател да използва резултата по време на разработването на Националния транспортен модел.

Обучението по транспортно моделиране, предоставено от страна на Изпълнителя трябва да включва:

- Двудневен курс за въведение в концепцията на транспортно моделиране, неговата цел и ключови въпроси за управлението на проекти, свързани с транспортното моделиране, в който да вземат участие до 30 души;
- От 3 до 5-дневен курс за група от 6 експерти за основния софтуер на транспортно моделиране, използван за разработването на модела;
- Временни обучителни сесии за групата от предвидените 6 експерти за включването им в процеса на разработване на модела. Тези обучителни сесии ще се провеждат в помещенията на дирекция „Национална транспортна политика“ на персонален компютър, на който е инсталиран съответният софтуер. Поне една сесия ще се провежда при предаването на всеки от следните доклади:
 - Доклад за документиране и валидиране на базовата година, включващ сравнение между резултатите от модела и трафикните преброявания;
 - Доклад за документиране и валидиране на прогнозата, включващ илюстрирани примерни сценарии;
 - Доклад за транспортно моделиране.

Сценариите трябва да са предоставени в такава форма, че да могат да се въведат в Географска информационна система (ГИС). Трябва да се представят следните сценарии:

- Сценарий за базова година (2014 г.);
- Сценарий „направи минимум“ за годините 2020 г., 2027 г., 2034 г.;
- Сценарий „направи нещо“ за всички бъдещи години (очакват се 3 сценария за всяка следваща година и определянето на най-вероятен за съответната година);

- Окончателен сценарий за стратегическо развитие за всяка от прогнозните години (2020 г., 2027 г., 2034 г.).

При разработване на сценариите следва стриктно да се спазват целите и техническите изисквания, посочени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС*, касаещи завършеността на основната и широкообхватната TEN-T мрежа във времеви хоризонт 2030 – 2050 г., на територията на Република България, както и свързаността на възлите (градски възли, включително прилежащите им пристанища и летища; морски пристанища и вътрешноводни пристанища; гранично-пропускателни пунктове към съседни държави; железопътно-автомобилни терминали; пътнически и товарни летища) с основната и широкообхватната мрежа, съобразени с Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.*

Предоставянето на транспортен модел трябва да се съпътства от:

- Ръководство за ползване на модела (процедури за отваряне и стартиране на модела и промяна на параметрите);
- Доклад за транспортно моделиране, включващ преглед на избраната структура на модела, информация за събирането на данни, информация за транспортните мрежи, източници на транспортно търсене, процес на калибриране и валидиране и методи за прогнозиране.

3.3.1. Спецификации на модела

Интегрираният Национален транспортен модел трябва да се основава на мултимодален подход за прогнозиране търсенето на пътнически и товарни превози. Целта на Националния транспортен модел е да се създаде инструмент, който да може да се използва за тестване и симулиране на бъдещите основни потоци от трафик на пътници и товари по видове транспорт и маршрути на базата на множество от предположения по отношение на икономически и инфраструктурни режими, както и режими за таксуване и тарифиране. За частта „пътнически превози“ се очаква 4-степенен тип модел, докато специфичната структура за частта „товарен транспорт“ може да приеме други форми.

Структурата на Националния транспортен модел трябва да включва следното:

- Видове транспорт: лични автомобили, товарни превози, обществен транспорт (автобусен), железопътен, въздушен и воден транспорт, представени като отделни матрици в рамките на модела;
- Категоризиране на матриците на търсене на пътнически превози съгласно целта на пътуването;
- Частите на модела трябва да представляват ГСДТ (Годишен средно-дневен трафик);
- Калибрирането и валидирането на модела трябва да бъде в съответствие с признатите насоки за разработване на национални модели;
- Транспортният модел трябва да бъде изготвен за базовата 2014 г. и за прогнозните години 2020 г., 2027 г. и 2034 г.;
- Пътната мрежа ще бъде представена в модела по начин, който отразява действителното ѝ състояние (брой ленти). Моделът ще включва всички онези пътища, които осигуряват трафик по републиканската пътна мрежа, но изключва общинските пътища;

* <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>

* <http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id=774>

- Мрежата на обществения транспорт трябва да се разработи като включва инфраструктурата, която поддържа съществуващите транспортни услуги. Това трябва да обхваща железопътната мрежа и основните автобусни линии. Мрежата ще включва и основните спирки/железопътни гари на обществения транспорт;
- Услугите на обществения транспорт трябва да бъдат разработени на базата на приетите времеви графици и да обслужват тези спирки/гари, които са включени в съществуващите графици за движение;
- Моделът трябва да включва възможността да се тестват предложения за пътни тол такси чрез определяне на съответните такси на необходимите места в моделираната мрежа;
- Транспортният модел трябва да бъде съвместим с ГИС. За всички връзки и зони в модела трябва да има функционална възможност за включване на допълнителни полета, които ще описват физически, демографски и технически подробности относно съответните зони или връзки. Информацията трябва да може да се експортира в MS Excel файлове и файлове във форма, удобна за преглеждане и ползване от страна на Възложителя;
- Необходимо е моделът да осигури следните резултати:
 - Пътникопотоците по обществени транспортни връзки (железопътни и автобусни линии), по цел на пътуване;
 - Превозни средства и пътници по пътните връзки, по цел на пътуване;
 - Товарни обеми (вкл. и превозни средства) на автомобилния, железопътния и водния транспорт;
 - Общо време за пътуване и разстояние по мрежата, по вид транспорт и цел на пътуване при пътническите превози;
 - Общо време за пътуване и разстояние по вид транспорт и по групи стоки при товарните превози;
 - Брой прекачвания на пътници по основните обществени транспортни възли;
 - Общ брой на потоците произход – предназначение по зони и видове транспорт.
- Моделът трябва да извежда тези резултати за редица промени в текущото състояние като:
 - Нови транспортни връзки;
 - Промяна в скоростта на участъка или капацитета;
 - Промяна на обществените транспортни маршрути, скорости и/или времевия график на услугите;
 - Промяна в статута на земите;
 - Подобрения в подвижния състав на обществения транспорт;
 - Промени в цените на билетите, тарифите, горивата, пътните такси.
- Пълният анализ, свързан с моделиране на определена схема, трябва да бъде включен в един софтуерен пакет или интегрирана софтуерна система.

Националният транспортен модел трябва да се предостави в завършен вид на Възложителя, така че да бъде възможно пълното му функционално използване и да позволява едновременна употреба от четирима потребителя (на 4 отделни работни места).

Необходимо е използваните програмни продукти, които позволяват пълното функционално използване на софтуера, представляващ модела, да бъдат придружени от съответните лицензи, включващи техническа поддръжка и валидни за период от 5 години.

Изпълнителят се задължава да инсталира софтуера, който е разработил, и да предостави лицензи за едновременното опериране на модела от четирима потребителя (на 4 отделни работни места), както и да осигури техническа поддръжка и технически консултации за този софтуер за период не по-малко от 3 години от датата на одобряване на Окончателния доклад. Инсталацията на разработения софтуер, както и необходимите за това технически средства (хардуер и/или други подходящи) са за сметка на Изпълнителя.

Изпълнителят се задължава да прехвърли правото на собственост върху този софтуер на Възложителя.

При разработването на модела и на Интегрираната транспортна стратегия, Изпълнителят може да използва Ръководството за оценка (Транспорт) на JASPERS: Използване на транспортни модели в транспортното планиране и оценка на проекта, както и Ръководството за методологическа подкрепа за подготовката на национални и регионални транспортни планове и свързаните Предварителни условия за програмен период 2014 – 2020 г.*

3.3.2 Списък с данни, които могат да се използват при разработването на транспортния модел

- Файлове от съществуващия транспортен модел, изготвени във формат ЕММЕ/3:
 - Пътна и железопътна мрежа, състояние през 2008 г.;
 - Разписания и цени на билети през 2008 г. за регионален пътнически железопътен транспорт и автобуси, както са използвани в съществуващия транспортен модел;
 - Таблици за произход – предназначение през 2008 г., налични в съществуващия модел;
 - Всички останали данни, параметри и макроси, които са налични в съществуващия модел.
- Демографски и икономически данни:
 - Прогнози за икономически растеж за последния възможен тригодишен период, достъпни на уеб страницата на Министерството на финансите;
 - Население по общини, 264 общини;
 - Заетост по области, 28 области, ниво NUTS 3;
 - БВП по райони за планиране, 6 района, ниво NUTS 2 (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - 30-годишна прогноза за населението по региони в зависимост от три икономически сценария (2014 г., НСИ).
- Данни за автомобилния транспорт:
 - ГИС на пътната мрежа (2014 г.);

*<http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=222>

и

<http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=221>

- Електронна база данни с данни за броя платна, настилка, състояние (показател за равност IRI) по участъци;
- Резултати от приблизително 1000 ръчни периодични преброявания на трафика от 2010 г. и приблизително 100 постоянни ръчни преброявания на трафика по години до 2014 г. или последната година, за която има официални данни. Преброяванията са класифицирани за шест вида превозни средства;
- Резултати от приблизително 100 автоматични преброявания на трафика от 2014 г. или последната година, за която има официални данни;
- Данни за произшествия на пътя, включващи определяне на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия.
- Данни за железопътния транспорт:
 - Референтен документ на мрежата;
 - Данни за начална и крайна точка на пътуване, информация от продажба на билети (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - Данни за извършените товарни превози по железопътни участъци;
 - Данни за извършените транс-гранични превози (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - Обобщени данни (най-малко за 70%) от извършените товарни и пътнически превози на национално (NUTS 2) и международно ниво, вкл. и транзитни превози.
- Данни за вътрешноводни пътища и морски транспорт:
 - Годишни данни за натоварени и разтоварени товари в морските пристанища в тонове (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - Годишни данни за натоварени и разтоварени товари в речните пристанища в тонове (2014 г. или последната година, за която има официални данни).
- Данни за въздушния транспорт:
 - Въздушен трафик на пътници и товари (в тона) по летища (2014 г. или последната година, за която има официални данни).

Резултатът от Дейност 3 ще бъде документиран в Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел”.

3.4. Дейност 4: Извършване на транспортни анализи

Обхват на Дейност 4:

3.4.1. Определяне на стратегическата цел

Стратегическата цел трябва да съответства на националните и европейските стратегически приоритети. По време на анализа е възможно да се използват до 5 стратегически цели, покриващи икономическите, екологичните и социалните аспекти на зададения предмет на анализа.

3.4.2. Изпълнение на Предварителните условия

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. трябва да отговаря напълно на приложимите тематични предварителни условия, поети като ангажимент в Споразумението за партньорство, а именно:

„7.1. Транспорт: Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) или рамка(и) за инвестиции в транспорта в съответствие с институционалното устройство на

държавите-членки (включително обществения транспорт на регионално и местно равнище), подпомагащи развитието на инфраструктурата и подобряващи свързаността с широкообхватната и основната TEN-T мрежи” Критерий за изпълнението: „Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) за транспорта или рамка(и) за инвестиции в транспорта, който(които) спазва(т) правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя(т):

- Приноса към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (5), включително приоритети за инвестиции в:

- Основната и широкообхватната TEN-T мрежа, където се предвиждат инвестиции от ЕФРР и Кохезионния фонд, както и

- Във второстепенната свързаност;

- Портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти, за които се предвижда подкрепа от ЕФРР;

- Мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.”

В стратегическия документ е необходимо да е включен специален раздел за железопътния транспорт, който да отговаря на следните изисквания, съгласно Предварителните условия:

„7.2. Железопътен транспорт: Наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специален раздел за развитието на железопътния транспорт в съответствие с институционалното устройство на държавите-членки (включително относно обществен транспорт на регионално и местно равнище), което подпомага развитието на инфраструктурата и подобрява свързаността с широкообхватната и основната TEN-T мрежа. Инвестициите обхващат мобилните активи, оперативната съвместимост и изграждането на капацитет.”

Критерий за изпълнението: „Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на раздел за развитието на железопътния транспорт, както е посочено по-горе, който изпълнява правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график, бюджетна рамка); мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.”

Също така, в съответствие с Предварителните условия в Стратегията трябва да е включен и специален раздел, който да отговаря на следните изисквания:

„7.3. Други видове транспорт, включително вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура: наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специален раздел за вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, допринасящи за подобряване на свързаността с широкообхватната и основната TEN-T мрежа и за насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност.”

Критерий за изпълнението: „Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на раздел за вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, който:

- Спазва правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда;

- Определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график за изпълнението);

- Мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на

бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.”

Тъй като Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е именно всеобхватен транспортен план и рамка за инвестиции в транспорта, Изпълнителят трябва да удовлетвори напълно горесцитираните критерии за изпълнението на Предварителните условия.

3.4.3. Анализ на конкретен проблем

При анализа на поставения проблем ще се използва информацията, събрана от секторните проучвания, предишни доклади и допълнителен анализ на специфични за сектора въпроси, които са целесъобразни. Също така могат да се използват резултатите, получени при работата с Националния транспортния модел.

Анализът ще разгледа отделните сектори, като допълнително ще се обсъждат и междусекторните проблеми. Анализът ще обхваща изцяло инфраструктурата, организацията и експлоатацията на транспорта, така че да бъдат определени необходимите действия за отблокиране на слабо представящите се сектори, които не са успели да се възползват от инвестициите в миналото.

Допълнителният анализ, използван в дефинирането на проблема, трябва да позволи ясно разбиране на проблемите и да използва пълния набор от разработени инструменти. Изпълнителят ще очертае подробния списък от анализи, които да се изготвят и бъдат използвани в подкрепа на анализа на проблемите, съхранявайки известна гъвкавост за промяна на списъка при напредване на процеса, както и да определи ключови въпроси, които изискват по-нататъшно разглеждане. Като минимум, е необходимо такъв анализ да включва:

- Институционално изграждане и оценка на капацитета;
- Количествен анализ на инфраструктурата;
- Качество на инфраструктурата – Надеждност, Наличност, Поддържане, Безопасност (ННПБ);
- Количество на подвижния състав по категории;
- Качество на подвижния състав (ННПБ);
- Анализ на разходите за възстановяване на железопътната мрежа по жп участъци чрез определяне на приходи и разходи за използване на жп мрежата, включена в транспортния модел;
- Разпределение на видовете транспорт по зона и регион;
- Демографски и икономически характеристики по зона и регион;
- Достъпност, базирана основно на изчисленията на транспортния модел;
- Капацитет и ниво на услугите, базирани основно на изчисления на транспортния модел, подкрепени при необходимост с подробен анализ;
- Оценка на функционалността на важни сегменти от мрежата и транспортните услуги;
- Безопасност и сигурност на транспортната система;
- Оперативна съвместимост на товарни и пътнически превози съгласно Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на Европейската железопътна агенция (ЕЖА);
- Достъп за лица с намалена подвижност;
- Експлоатационни проблеми;
- Поддръжка;

- Шум/вибрации;
- Смекчаване на климатичните промени;
- Адаптиране към климатичните промени;
- Енергийна ефективност и използване на възобновяеми източници;
- Натура 2000;
- Интелигентни транспортни системи (ИТС).

Анализът ще включва настоящото търсене и предлагане, както и преглед на бъдещото търсене. Бъдещото търсене ще бъде преразгледано, отчитайки обстоятелствата, които могат да повлияят на бъдещия растеж на търсенето на транспортната услуга. Това ще включва икономическия растеж в Република България, както и в съседните страни, а също и други макроикономически фактори. Въз основа на тези съображения, Изпълнителят ще изготви изчисления за три сценария с разработения транспортен модел. Сценариите ще включват различни икономически прогнози (например песимистична, реалистична и оптимистична).

Необходимо е анализът да изследва финансовата устойчивост в транспортния сектор особено по отношение на автомобилния и железопътния транспорт. Чрез този анализ ще бъде проучено текущото състояние на инфраструктурата, финансовото състояние с оглед на приходите и разходите на годишна база, както и алтернативните дейности за преодоляване на нестабилното финансово положение.

Анализът трябва да включва консултации с всички бенефициенти по ОПТТИ и ще вземе предвид всички секторни проучвания, анализи, планове и стратегии, които ще бъдат предоставени на Изпълнителя от страна на Възложителя.

Цялостният анализ на транспортната система ще се отрази в Доклад „Резултати от анализа” с:

- Документация на извършения анализ;
- Идентифициране на пропуските между съществуващите транспортни нужди и съществуващата транспортна мрежа, организация и дейности;
- Идентифициране на бъдещите транспортни нужди, които биха възникнали в бъдеща ситуация на „не прави нищо”.

3.4.4. Конкретни цели

Това е разширен списък с по-целенасочени задачи, които възникват от анализа на проблемите. Конкретните цели се определят от ключовите проблеми, които да бъдат преодоляни чрез инфраструктурни, организационни и оперативни действия. Тези цели са структурирани в рамките на Стратегически цели, като по този начин се създава група от Конкретни цели за всяка Стратегическа цел. Целите трябва да следват приетите изисквания за конкретност, измеримост и изпълнимост. В допълнение, те трябва да бъдат независими, доколкото е възможно, така че различните Конкретни цели да не представляват в действителност един и същ въпрос.

Конкретните цели ще улеснят оценката на мерките по отношение на степента, до която те отговарят на целите. Резултатът ще бъде документиран в Доклад № 2 „Резултати от анализа”.

3.5. Дейност 5: Разработване на мерки

Обхват на Дейност 5:

Мерките ще се разработват с ясни логически връзки към идентифицираните нужди в анализа и към установените цели. Необходимо е те да бъдат съобразени с българското законодателство. Очаква се мерките да обхващат целия транспортен сектор и да са насочени към такива области като:

- Организационни въпроси (напр. координация на обществени транспортни системи, процеси на планиране и т.н.);
- Експлоатационни въпроси (напр. промени в експлоатационните концепции, управление на движението, подвижен състав, управление на терминали и т.н.);
- Подобрене на инфраструктурата (напр. нови връзки, повишение на капацитет и т.н.).

Мерките в ОГПТ 2010 г., които все още трябва да бъдат изпълнени, могат да се разглеждат като мерки, но тяхното включване в сценария на извършване на минималното не е задължително. При определянето на мерките е важно да се направи разграничение между мерки и проекти.

Мерките представляват концепции, които ще бъдат окончателно формулирани в по-нататъшни предпроектни проучвания. Те могат да се отнасят до подобрене на дадено направление, без да се конкретизира относно вида на пътя, трасето или дори вид транспорт/пътуване. По същия начин, мерките могат да се отнасят до необходимостта да се обърне внимание на определен проблем на транспортната политика, като се прояви гъвкавост при проучването на възможни промени в рамките на по-широкообхватни мерки.

Мерките еволюират в проекти чрез по-подробно проучване, за да се определят проектните параметри, подробните трасета, капацитет и механизми на таксуване (ако е приложимо).

Резултатът ще се документира в Доклад № 3 „Цели и мерки“.

3.6. Дейност 6: Оценка на разработените мерки

Обхват на Дейност 6:

Мерките ще бъдат оценени с оглед на тяхното значение въз основа на общите социални, екологични и икономически критерии, изразени посредством конкретните цели.

Ще бъде предприет първоначален преглед на алтернативите, за да се отсеят онези, които не са в съответствие с конкретните цели. Например, предложение за подновяване на пътническия подвижен състав не може да е в съответствие с цел, която се фокусира изцяло върху товарния транспорт. Много е вероятно някои предложения да отговарят на някои цели, но пък да са в разрез с други. Само предложенията, които едва покриват целите или са в конфликт с голям брой цели, няма да се включват в последващо разглеждане.

Когато има няколко възможни решения за постигане на конкретна цел или съвкупност от цели (например изискване за увеличаване на достъпността между две области или съобразяване на решенията по отношение на инфраструктура и таксуване), могат да бъдат необходими допълнителни анализи на алтернативите. На този етап са необходими няколко показателя за вероятните последствия при първоначално сравнение на алтернативите. Например, показател може да бъде най-вероятният размер на разходите и ползите за изпълнение на план на нов главен път, или вероятната полза за товарните превози при рехабилитация на съществуващ участък от железопътна линия. Алтернативите, които по най-добър начин подкрепят целите, могат в последствие да бъдат избрани за включване в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Следващият етап от анализа ще изисква оценка на мерките в рамките на транспортния модел и мулти-критериалния анализ, за да се изясни нивото на развитие на отделните проекти за всяка бъдеща година. Това ще спомогне за определянето на тези проекти, които са оправдани в краткосрочен план, както и на тези, които са зависими от нарастване на търсенето или от приключването на други проекти преди

тях. От анализа могат да бъдат премахнати проекти, които показват ниско ниво на социални, икономически или екологични ползи по отношение на подобни такива, насочени към същата специфична цел.

Резултатът от горепосочения процес ще бъде отразен в списък на потенциалните мерки, които подкрепят конкретните цели и трябва да бъдат взети предвид в окончателния доклад на Интегрирана транспортна стратегия. Тези мерки ще бъдат обединени общо в три сценария, които могат да илюстрират различните приоритетни области в рамките на отделните стратегически цели или алтернативни цялостни стратегически подходи към решаването на поставените цели. Определените основни сценарии „направи нещо“ трябва да бъдат тествани в рамките на транспортния модел, за да се види резултатът от изпълнението на целите.

Резултатът ще се документира в Доклад № 3 „Цели и мерки“.

3.7. Дейност 7: Изготвяне на проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Обхват на Дейност 7:

След тестването на трите цялостни сценария, предпочетеният и най-вероятен сценарий трябва да се идентифицира и тества с транспортния модел. Сценарият ще бъде включен в проекта на Окончателния доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Проектът на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. трябва да включва поне следните елементи:

- Резюме;
- Начален етап, описващ предварителна информация и цел;
- Методология и резултат от анализите;
- Методология и резултат от разработването на конкретните цели;
- Методология и резултат от разработването на мерките;
- Предложения за сценарии, включващи тяхното тестване;
- Приложения, описващи източниците на информация, събраните данни, разработен транспортен модел и всякаква друга необходима документация.

При приемането на работата по тази дейност, Възложителят си запазва правото да поиска промени в доклада по Дейност 7, които да бъдат свързани с включване, изключване или изменение на отделни части от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Резултатът ще се документира в Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“.

3.8. Дейност 8: Стратегическата екологична оценка

Обхват на Дейност 8:

Стратегическата екологична оценка ще е изцяло интегрирана в процедурата по изготвяне и одобряване на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Тя има за цел да гарантира, че въздействията върху околната среда са отчетени предварително преди одобряването на Стратегията или преди да бъде взето решение за нейното изпълнение.

Процедурата по стратегическата екологична оценка включва следните елементи:

- Представяне на документация за уведомление относно скрийнинга (преценяване на необходимостта от стратегическа екологична оценка), в Компетентния

орган – Министерството на околната среда и водите. За определяне на това дали Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. ще бъде предмет на стратегическа екологична оценка се изисква процедура по скрийнинг. Извършването на преценка на необходимостта от стратегическа екологична оценка ще включва съответната документация за уведомление, която да дава достатъчно информация за мерките, определени по време на изготвянето на предварителния проект на Стратегията. Документацията за уведомлението се изготвя в съответствие с чл. 8, ал. 1 и 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;

- Изготвяне на График за провеждане на консултации (чл. 19, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми), който да включва информация за начина на съвместяване на процеса на подготовката и приемането на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. с основните етапи на процедурата по СЕО, както и информация за методите за провеждане на консултации и публично изслушване. Графикът следва да бъде консултиран с компетентния орган;

- Обхват на СЕО: Спецификация на съдържанието на доклада за екологична оценка и консултации с органите, които могат да бъдат включени в процеса на СЕО със своите отговорности в областта на опазването на околната среда с цел да се реши как някои изисквания могат да бъдат изпълнени от тяхна гледна точка, и отчитайки своите институционални отговорности;

- Изготвяне на доклад за екологична оценка съгласно чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;

- Провеждане на консултации с обществени, заинтересовани органи и трети страни съгласно чл. 20 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;

- В случай, че компетентният орган реши, че оценката за съвместимост (ОС) трябва да се извършва заедно с екологичната оценка, докладът за оценката на съвместимостта трябва да бъде изготвен в съответствие с чл. 31 от Закона за биологично разнообразие със съдържание, каквото се изисква в чл. 23, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;

- Финализиране на действията по СЕО, съгласно решение на Министерството на околната среда и водите.

Европейско и национално законодателство, както и ръководства в областта на стратегическата екологична оценка и оценката на съвместимостта:

- Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;

- Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна;

- Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици;

- Закон за опазване на околната среда (обн., ДВ, бр. 91/25.09.2002 г., посл. изм. и доп., ДВ бр. 22/11.03.2014 г.);

- Закон за биологичното разнообразие (обн. ДВ, бр. 77/09.08.2002 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 66/26.07.2013 г.);

- Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на

планове и програми (обн. ДВ бр. 57/02.07.2004 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 94/30.11.2012 г.);

- Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (обн., ДВ бр. 73/11.09.2007 г., посл. изм. ДВ бр. 94/30.11.2012 г.);

- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, изготвено от Министерството на околната среда и водите, 2002 г.

- Практическо ръководство на JASPERS за обучение по директивите за стратегическа екологична оценка и оценка на въздействие върху околната среда – Основни елементи, 2013 г.

Резултатът ще се документира в Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (CEO)”.

3.9. Дейност 9: Идентифициране на проекти и процес на планиране

Обхват на Дейност 9:

Като последващи действия, свързани с изготвянето на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., е необходимо разработване на рамка за първоначална оценка и определяне на приоритети на идентифицираните транспортни проекти в Република България. Това упражнение ще подпомогне идентифицирането на проекти, които да бъдат включени в програмния период 2014 – 2020 г. и ще очертае индикация за тези проекти, които ще бъдат най-целесъобразни за следващите програмни периоди. Изисква се следното:

- Определяне на пълен списък от проекти, като всички трябва да бъдат достатъчно обосновани от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. в съответствие с определените цели и мерки. Проекти в ОППТ 2010 г., могат да бъдат взети предвид като отправна точка, заедно с други достатъчно обосновани предложения за проекти, съгласувани с Възложителя и крайните бенефициенти на ОППТИ;

- Оценка на проекти в пълния списък с проекти. Оценка ще включва:

- Зрялост на проекта (вкл. напр. определен обхват, ниво на предходни оценки/проучвания, необходимост от по-нататъшни проучвания/процеси, оценки на риска, проектни планове и т.н.);

- Възможно финансиране като се вземат предвид критериите за избираемост за финансиране напр. от Кохезионния фонд на ЕС и Механизма за свързване на Европа;

- Предвидени рискове при изпълнението на проекта през програмния период (включително и повишаване на разходите, технически риск при проектирането, риск при планирането, законодателни рискове, рискове за обществени поръчки);

- Разработване на предложение за проекти, реалистични за изпълнение в текущия и следващия програмен период, въз основа на оценката на пълния списък с проекти;

- Тестване посредством Националния транспортен модел на големите проекти, сметени за реалистични за изпълнение през програмния период 2014 – 2020 г.

- Изготвяне на информация за вида дейности или оценки, които могат да бъдат необходими преди проектите за програмен период 2014 – 2020 г. да са готови за окончателно приемане (например икономически/финансови, предпроектни проучвания,

ОВОС, оценка на риска и др.).

Резултатът ще се документира в Приложение, описващо дейностите по идентификация на пълния списък с проекти към Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.”.

3.10. Дейност 10: Преглед на административния капацитет

Обхват на Дейност 10:

Тъй като Република България трябва да изпълни Предварителните условия, определени от Европейската комисия, е необходимо да се идентифицират мерки за подобряване на капацитета на бенефициентите за изпълнение и управление на проектите, определени въз основа на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

По-нататъшното укрепване на административния капацитет ще гарантира по-ефективното изпълнение на проектите и подобряване на капацитета на транспортната система, като същевременно ще спомогне и за повишаване ефективността на инвестициите, в съответствие с целите на политиката на ЕС.

Оценката на административния капацитет за изпълнението на проектите в транспортния сектор в момента се извършва от Управляващия орган на ОПТ. След осъществяване на оценка на административния капацитет ще се изготви План за дейностите за изграждане на административен капацитет в периода до 2020 г.

Във връзка с изпълнението на Дейност 10 „Преглед на административния капацитет”, Изпълнителят е необходимо да извърши най-малко следните дейности:

- Дискусия с Управляващия орган и идентифициране на съответните области, нуждаещи се от укрепване на административния капацитет за успешното изпълнение на проекти в периода 2014 – 2020 г.

Прегледът на административния капацитет трябва да се извърши за всеки един от бенефициентите, като минимум да включва: Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Агенция „Пътна инфраструктура”, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”, Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, „Метрополитен” ЕАД.

- Прегледът и анализът на резултатите от оценката на административния капацитет да покриват най-малко следните области:

- Идентифициране на проекти, подготовка и програмиране;
- Изпълнение на проекти;
- Мониторинг и оценка на проекти и програми;
- Финансово управление и контрол при изпълнението на проекти.

Въз основа на анализа на административния капацитет, Изпълнителят трябва да определи съответните области, нуждаещи се от укрепване на административния капацитет и да подготви график на дейностите за подобряване на административния капацитет на съответните бенефициенти за програмния период 2014 – 2020 г.

Резултатът ще бъде документиран в Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет”.

3.11. Дейност 11: Заключителна фаза

Обхват на Дейност 11:

- Пълна предварителна версия на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;

- Резюме;
- Начален етап, описващ предварителна информация и цел;
- Методология и резултат от анализите;
- Методология и резултат от разработването на конкретните цели;
- Методология и резултат от разработването на мерките;
- Предложения за сценарии, включващи тяхното тестване;
- Приложения, описващи източниците на информация, събраните данни, разработен транспортен модел и всякаква друга необходима документация.

Резултатът ще бъде документиран в Окончателния доклад.

4. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ УЧАСТНИЦИТЕ

4.1. Персонал

4.1.1. Ключови експерти

4.1.1.1. Екип от ключови експерти

Изпълнителят трябва да осигури необходимия персонал със съответния опит, за да гарантира качествено изпълнение на възложените му по тази спецификация задължения. Видът на персонала, техните длъжности, брой и продължителност на ангажирането им за работа по проекта трябва да бъдат предложени от Изпълнителя в съответната част от офертата му. За изпълнението на възложената му задача, Изпълнителят трябва да наеме екип от експерти, който включва като минимум изброените по-долу ключови експерти:

- Ръководител на проекта;
- Експерт по транспортно моделиране;
- Експерт по транспортно планиране;
- Експерт по околна среда;
- Експерт по административно-организационни дейности в транспортния сектор.

Изпълнителят трябва да прилага следните правила:

1. По отношение на ключовите експерти:

а) Замяна на ключов експерт се допуска само със съгласието на Възложителя;

б) Оттегляне на ключов експерт и замяната му с друг ключов експерт се допуска само по важни лични и здравословни причини, които не позволяват на експерта да продължи да работи по проекта или в случаите когато той напусне Изпълнителя (в качеството му на работодател);

в) Извън случаите по т. б) оттеглянето и/или замяната на ключов експерт се наказва с неустойка от 10% от договорената цена за всеки отделен случай, включително, когато Възложителят е одобрил замяната.

2. Замяната на експерти трябва винаги да е с лица, отговарящи на същите изисквания, като одобрения ключов експерт и същата следва да се одобри от Възложителя;

3. Замяната на ключови експерти и привличането на допълнителни експерти (включително и помощен персонал) не е основание за Изпълнителя да иска и получава

каквото и да е друго допълнително плащане извън предложената от него цена за изпълнение на поръчката.

4.1.1.2. Специфични изисквания към ключовите експерти

За доказване на опита на ключовите експерти, за завършен се счита проект, който към датата на подаване на офертата е одобрен и приет от съответния Възложител или е направено окончателно плащане по него.

Изискванията към ключовите експерти са следните:

Ключов експерт 1: *Ръководител на проекта*

Ръководителят на проекта ще е отговорен за ежедневното управление на проекта и ще координира дейностите по проекта с Възложителя.

Основните функции на Ръководителя на проекта са:

- Да управлява ежедневното изпълнение на проекта, да координира експертите при изпълнението на дейностите по проекта и да осигури навременно изпълнение на проекта;
- Да ръководи и следи развитието на проекта и изготвя периодични доклади за напредъка му;
- Да ръководи администрирането и управлява средствата по проекта;
- Да изгради и поддържа тесни контакти и добри работни отношения с Възложителя;
- Да оказва подкрепа на екипа на проекта по време на изпълнението му по всички аспекти, които са в компетенцията му и са предмет на тази спецификация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика, икономика на транспорта или подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 10 години опит в областта на транспортното планиране, формирането и/или прилагането на транспортната политика и/или управлението на проекти в сферата на транспорта.

Специфичен професионален опит

Опит в изготвяне и/или преглед на пред-инвестиционни проучвания и/или анализи, свързани с транспортния сектор като цяло и/или по видове транспорт (напр. автомобилен, железопътен, морски, вътрешноводен, въздушен, комбинирани превози и т.н.) – 3 завършени проекта, от които минимум 2 на същата позиция.

Ръководителят на проекта трябва да работи през целия период на изпълнение на обществената поръчка в страната на Възложителя.

Ключов експерт 2: *Експерт по транспортно моделиране*

Този експерт ще извършва основно дейности, свързани с транспортно моделиране, анализ и прогнозиране на търсенето в областта на транспорта в Република България. Обхватът на дейността включва идентифициране на вариантите и възможните дейности, с цел анализ на настоящите и бъдещи транспортни нужди и разработване на рамкова схема за оценяване на варианти, както и всички задачи, описани в тази Техническа спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика на транспорта или подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит в областта на транспортното моделиране на пътническия и товарния транспорт, анализ и прогнозиране на търсенето в транспорта.

Специфичен професионален опит

Опит в разработването и управлението на транспортни модели, изготвяне и/или преглед на пред-инвестиционни проучвания и/или анализи, свързани с транспортния сектор като цяло и/или по видове транспорт (напр. автомобилен, железопътен, морски, вътрешноводен, въздушен, комбинирани превози и т.н.) – 3 завършени проекта, от които минимум 2 на същата позиция.

Предвижда се ключовият експерт по транспортно моделиране да участва минимум 10 месеца за периода на изпълнението на проекта, от които минимум 5 месеца в страната на Възложителя.

Ключов експерт 3: Експерт по транспортно планиране

Този ключов експерт ще извършва основно дейностите, свързани с анализ на съществуващата транспортна система, която обхваща железопътния, автомобилния, вътрешноводния, морския, въздушния и интермодалния транспорт, и идентифициране на слабите места, които трябва да се коригират, както и дейностите, свързани с анализ на бъдещото транспортно търсене и всички задачи, описани в тази Техническа спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика на транспорта или друга подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит в транспортното планиране.

Специфичен професионален опит

Опит в разработването на анализи в областта на транспортната система като цяло и отделните видове транспорт, изготвяне и/или преглед на пред-инвестиционни проучвания и/или анализи в сферата на транспорта – 3 завършени проекта, от които минимум 2 на същата позиция.

Предвижда се ключовият експерт по транспортно планиране да участва минимум 10 месеца за периода на изпълнението на проекта, от които минимум 5 месеца в страната на Възложителя.

Ключов експерт 4: Експерт по околна среда

Този ключов експерт ще извършва дейностите, свързани с оценка на въздействието върху околната среда. Също така, този експерт ще участва основно в изготвянето на екологичната оценка на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. в съответствие с българското законодателство и това на ЕС, както и всички задачи описани в Техническата спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – екология и опазване на околната среда или инженер, със съответната специализация.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит в изготвянето на оценки за въздействието върху околната среда и/или екологични оценки.

Специфичен професионален опит

Опит в изготвянето на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционни инфраструктурни проекти и/или екологични оценки/стратегически екологични оценки (ЕО) на инвестиционни програми в областта на транспорта – 3 завършени ОВОС и/или ЕО, от които на същата позиция минимум 2 завършени ОВОС и/или ЕО.

Предвижда се ключовият експерт по екологични оценки да участва минимум 6 месеца в изпълнението на проекта, от които минимум 4 месеца в страната на Възложителя.

Ключов експерт 5: Експерт по административно-организационни дейности в транспортния сектор

Този ключов експерт ще извършва основно дейностите, свързани с институционалната организация и осигуряването на обучения в областта на транспорта. Необходимо е познаване на политиките в областта на възлагане на обществени поръчки и съ-финансиране в съответствие с правилата на структурните фондове и големите международни финансови институции и опит в подготовката на формуляри за кандидатстване, както и всички задачи описани в Техническата спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика на транспорта или друга подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит по проекти, свързани с изграждането на административен капацитет или институционално укрепване в транспортния сектор.

Специфичен професионален опит

Опит в координиране на дейностите при осигуряването на обучения в областта на транспорта – 2 завършени проекта.

Предвижда се ключовият експерт по административно-организационни дейности в транспортния сектор да участва минимум 6 месеца в изпълнението на проекта, от които минимум 3 месеца в страната на Възложителя.

Времето на работа на Ръководителя на проекта и ключовите експерти по изпълнение на обществената поръчка, вкл. и техният престой в страната на Възложителя, се удостоверява в месечните доклади за напредък с подпис върху месечен отчетен график по дни.

4.1.2. Други експерти

Предвид сложността и големия обхват на проекта, за изпълнението на описаните в настоящата Техническа спецификация дейности, Изпълнителят може да наеме и други експерти, в съответствие с нуждите по проекта.

Всички експерти трябва да са независими от Възложителя и да не съществува конфликт на интереси при изпълнение на задълженията им по договора за изпълнение.

Държавни служители и други служители на държавната или местната администрация, имащи отношение към изпълнението на предмета на обществената поръчка, не могат да бъдат наемани като специалисти и експерти при изпълнението на

предмета на обществената поръчка.

4.1.3. Помощен персонал

Екипът на Изпълнителя трябва да включва подходящ помощен персонал, който да подпомага ключовите и другите експерти при изпълнението на проекта. Помощният персонал ще изпълнява необходимите технически и административни задължения, включително превод на документацията по проекта и симултантен превод по време на срещи при необходимост.

Всички разходи за ключовите експерти, другите експерти, както и за помощния персонал трябва бъдат включени в предлаганата цена за изпълнение на поръчката и не подлежат при никакви условия на допълнително плащане от страна на Възложителя.

4.2. Офис, оборудване и логистика

Изпълнителят трябва да осигури подходящ офис за екипа си в гр. София за периода на изпълнение на проекта. Всички разходи, свързани с наемането, оборудването и офис-консумативите ще са за негова сметка.

Изпълнителят ще покрие всички необходими административни и логистични разходи, свързани с изпълнението на договора.

5. ДОКЛАДИ

5.1. Представяне и одобрение на докладите

5.1.1. Представяне на докладите

За всеки един от етапите на проекта, Изпълнителят трябва да изготви и представи съответния доклад, съдържащ основните документи и съпътстващата ги информация, съгласно Техническата спецификация. Всеки един от докладите трябва да се предостави в необходимото количество, качество, формат и в съответствие с одобрения от Възложителя времеви график.

Всички доклади трябва да бъдат в размер А4 и отпечатани двустранно на хартия. Електронните таблици и графиците се изготвят в максимален формат А3 и могат да бъдат отпечатани едностранно. В докладите трябва да бъдат посочени източниците на информация и да се приложи списък с лица за контакт и съответните координати за връзка. Заглавната страница на докладите трябва да включва име и номер на проекта, заглавие, дата на издаване и период на обхващане, както и името, и адреса на Изпълнителя.

Всички одобрени от Възложителя доклади трябва да се представят на български и английски език в по 3 (три) екземпляра на хартиен носител, както и по 2 (две) копия на електронен носител (Word и Pdf). Работните варианти на разработките се предоставят само на електронен носител на български и английски език.

Изпълнителят следва да представи резюме на Окончателния доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Резюмето трябва да е разработено на български и английски език в по 3 (три) екземпляра на хартиен носител, както и по 2 (две) копия на електронен носител (Word и Pdf).

Подготвените доклади трябва да бъдат предоставяни на следния адрес:

ул. „Дякон Игнатий” № 9

гр. София 1000

Дирекция „Национална транспортна политика”

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Очакваните резултати от работата по изпълнение на проекта са представени в следната таблица:

Доклади за изпълнение на дейностите по проекта	Обхват на доклада	Срок за подготовка на доклада
Встъпителен доклад	<ul style="list-style-type: none"> - Подробен план за дейностите и срокове за изпълнението им, съобразно изискванията на Техническата спецификация; - Подробен план за обхвата, източниците и методиката за събиране на данни; - Проект на обхвата на транспортния модел; - План за консултации със заинтересованите страни и широката общественост; - Оценка на риска и подготовка на план за управлението му; - График на предоставяне на подготвените доклади за изпълнение на дейностите по проекта, съгласно Техническата спецификация. 	4 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел”	<ul style="list-style-type: none"> - Представяне на модел на електронна база данни, който да съдържа цялата получена и събрана информация. Софтуерът, който ще се използва за работа с базата данни, подлежи на одобрение от страна на Възложителя; - Доклад за обхвата на модела; - Ръководство за наличните данни и техните източници; - Информация за предстоящите обучения. 	15 седмици от датата на подписване на договора с изпълнителя
Доклад № 2 „Резултати от анализа”	<ul style="list-style-type: none"> - Документация на извършения анализ; - Идентифициране на пропуските между съществуващите транспортни нужди и съществуващата транспортна мрежа, организация и дейности; - Идентифициране на бъдещите транспортни нужди, които биха възникнали в бъдеща ситуация на „не прави нищо”; - Пълно описание на дейностите и постигнатите резултати. 	30 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 3 „Цели и мерки”	<ul style="list-style-type: none"> - Резултати от дейностите по разработване на оперативните цели и мерки, както и оценка на мерките; - Връзка между целите и мерките, 	40 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя

	<p>които се прилагат;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Включване на конкретни мерки към всяка цел. 	
Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет”	<ul style="list-style-type: none"> - Дейностите по оценка на административния капацитет и резултати от извършената оценка. 	45 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел”	<ul style="list-style-type: none"> - Окончателен транспортен модел, включващ Доклад за транспортно моделиране, копие на файловете на транспортния модел със сценарии за базовата година и за прогнозните години, съгласно договорения формат и Ръководство за ползване на модела; - Информация за проведените обучения; - Доклад за документирани и валидиране на базовата година, включващ сравнение между резултатите на модела и трафичните преброявания; - Доклад за документирани и валидиране на прогнозата, включващ илюстрирани примерни сценарии. 	52 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.”	<ul style="list-style-type: none"> - Пълна предварителна версия на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.; - Резултати от проведените консултации със заинтересованите страни и широката общественост; - Приложение, описващо дейностите по идентификация на пълния списък с проекти. 	52 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)”	<ul style="list-style-type: none"> - Доклад за оценка на съвместимост – ако се изисква от МОСВ – съгласно чл. 23, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони; - Доклад за СЕО съгласно чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми; - Финализиране на СЕО съгласно решение на Компетентния орган. 	59 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Окончателен доклад	<ul style="list-style-type: none"> - Пълна предварителна версия на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.; - Резюме; - Начален етап, описващ 	60 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя

	<p>предварителна информация и цел;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Методология и резултат от анализите; - Методология и резултат от разработването на конкретните цели; - Методология и резултат от разработването на мерките; - Предложения за сценарии, включващи тяхното тестване; - Приложения, описващи източниците на информация, събраните данни, разработен транспортен модел и всякаква друга необходима документация. 	
Одобрение на окончателния доклад		До 4 седмици от представянето му

В срок до 5 седмици от датата на подписване на договора Изпълнителят следва да организира встъпителна среща, с която да информира всички заинтересовани страни за целите, задачите и сроковете за изпълнение на подписания договор.

В срок до 60 седмици от датата на подписване на договора Изпълнителят трябва да организира заключителна среща за представяне на резултатите от изпълнението на проекта.

5.1.2. Одобрение на докладите

Работата на Изпълнителя, включително всички доклади, се одобряват в срок до 2 (две) седмици след предаването на преработената им версия (в случай на бележки и коментари), ако са спазени поставените от него изисквания и версията отговаря на изискванията на Възложителя. Изпълнителят е длъжен да отрази коментарите и бележките на Възложителя в срок от 1 (една) седмица след получаването им или в рамките на друг изрично посочен срок от Възложителя. **Отразяването на коментарите и забележките от Изпълнителя, както и определения от Възложителя едноседмичен или друг срок за доработване или преработване на някой от докладите не променя договорения график.**

В случай, че към някой от докладите се изисква одобрение от други органи извън администрацията на Възложителя, Изпълнителят е длъжен да осигури необходимите разрешителни и одобрения, от органите извън администрацията на Възложителя по този проект.

6. ВРЕМЕНА РАМКА НА ПРОЕКТА

Разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. следва да бъде изпълнено в рамките на 14 месеца от датата на влизането в сила на договора. В срок до 3 години от датата на приемане на окончателния доклад Изпълнителят се задължава да осигурява необходимата техническа поддръжка и технически консултации съгласно изискванията на т. 3.3.1. „Спецификации на модела“ от Техническата спецификация.

7. МЕРКИ ЗА ИНФОРМАЦИЯ И ПУБЛИЧНОСТ

Изпълнителят на проекта трябва да спазва изискванията за мерките по информация и публичност, съгласно Регламент 1303/2013 на Европейската комисия и

съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014. Той се задължава да постави на всеки документ по проекта знамето на Европейския съюз с надписи „Европейски съюз“ и „Европейски фонд за регионално развитие“ и общото (единно) лого на Европейските структурни и инвестиционни фондове в Република България, с надпис „Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“, спазвайки изискванията за графичен лого стандарт на програмите, финансирани по Европейските структурни и инвестиционни фондове. Всички указания за графичен лого стандарт могат да бъдат намерени в Националната комуникационна стратегия, Приложение „Единен наръчник на бенефициента за прилагане на правилата за информация и комуникация 2014-2020 г.“. По отношение на изискванията за символите на Европейския съюз във връзка с Регламент 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета, подробни указания могат да бъдат намерени в Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014 на Комисията.

8. УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТА

С цел ефективно управление на проекта се предвижда сформирание на Управляващ комитет (УК). УК ще приема резултатите от работата на Изпълнителя на проекта.

Също така се предвижда и сформирание на Звено за управление на проекта.

9. ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО ЩЕ БЪДЕ ПРЕДОСТАВЕНА НА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ

За целите на разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., Възложителят ще предостави на Изпълнителя следната информация:

- **Съществуващ транспортен модел:**
 - Файлове от съществуващия транспортен модел, изготвени във формат ЕММЕ/3, при разработването на ОГПТ (2010 г.)
- **Стратегически документи:**
 - Стратегия за развитие на транспортна система на Република България до 2020 г. (приета от Министерски съвет на 7.04.2010 г.);
 - Общ генерален план на транспорта, ОГПТ (МТИТС, 2010 г.). Окончателен доклад и 12 придружаващи главни доклада;
 - Програма за развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура 2014 – 2018 г., Приложение 1а към Договора между НКЖИ и Държавата (НКЖИ, 2013 г.);
 - Годишна програма за изграждане, поддържане, ремонт, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура 2014 г. (НКЖИ, 2014 г.);
 - Стратегия и Национален план за внедряване на Европейската система за управление на железопътния транспорт (ERTMS) в Република България (МТИТС, 2012 г.);
 - Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията (МТИТС, 2013 г.);
 - Национална програма за развитие: България 2020 – Приоритет 8: Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпа до пазари (Министерски съвет, 2012 г.);

- Стратегия на МТИТС за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г. (МТИТС, 2012 г.);
- Стратегия за внедряване на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за конвенционалната железопътна система в Република България 2013 – 2030 г. (МТИТС, 2013 г.);
- Програма за реформа в железопътния сектор, Раздел Резюме (2009 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г. (МТИТС, приета от Министерския съвет през 2006 г.);
- Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт (НКЖИ, 2006 г.);
- Национална стратегия за регионално развитие (НСРР) на Република България за периода 2012 – 2022 г. (МРРБ, 2012 г.);
- ОПТТИ 2014 – 2020 г., проект на работна версия от уебсайта на ОПТ 2007-2013 г. (Управляващ орган по ОПТТИ, 2014 г.).

• **Проучвания:**

- Актуализация на транспортния модел (разработен като част от Общия генерален план за транспорта), с оглед идентифициране на приоритетни инвестиции по основните направления от TEN-T мрежата до 2020 г. и 2030 г. (автомобилен и железопътен транспорт);
- Доклад за приоритизация на проектите, подготвен по проект за техническа помощ „Подкрепа за Управляващия орган на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. в подготовката на следващата оперативна програма за периода 2014 – 2020 г.”;
- Проект „Подкрепа в програмирането на Оперативната програма Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020 г.”. Дейност 1: Предложение за механизъм за избор на операции и описание на избраните операции (МТИТС, 2013 г.);
- Оценка на Общия генерален план за транспорта, изготвена за ГД „Регионална политика” (ГД „Регионална политика”, 2011 г.);
- Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвянето на мерки за оптимизирането им (МТИТС, 2013 г.);
- Работни планове на Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” и Коридор „Рейнско-Дунавски” (изготвени съгласно чл. 47 от Регламент (ЕС) 1315/2013).

VIII. ГАРАНЦИИ

1. Гаранция за участие

1.1. Участниците представят гаранция за участие в размер на 20 000 (двадесет хиляди) лева

1.2. Гаранцията се представя в една от следните форми:

- безусловна и неотменима банкова гаранция – в оригинал, със срок на валидност 180 (сто и осемдесет) дни след крайния срок за получаване на офертите, или;
- парична сума в български лева, внесена по сметката на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в БНБ – Централно управление, IBAN сметка № BG77 BNBG 9661 3300 1248 01, BIC код на БНБ: BNBG BGSB – за суми в български лева. Представя се копие от документа за внесена гаранция под формата на парична сума;

1.3. При представяне на гаранция в платежен документ или в банковата гаранция изрично се посочва наименованието на обществената поръчка, за която се представя гаранцията.

1.4. Задържането на гаранцията за участие при условията и по реда на чл. 61 от Закона за обществените поръчки, като:

1.4.1. гаранцията за участие в процедурата се задържа от Възложителя до решаване на спора, когато участникът в процедура за възлагане на обществена поръчка обжалва решението за определяне на изпълнител;

1.4.2. Възложителят усвоява гаранцията за участие независимо от нейната форма, когато участник:

а) оттегли офертата си след изтичането на срока за получаване на офертите;

б) е определен за изпълнител, но не изпълни задължението си да сключи договор за обществената поръчка.

1.5. Освобождаването на гаранцията за участие става при условията и по реда на чл. 62 от Закона за обществените поръчки,

1.6. Възложителят освобождава гаранциите без да дължи лихви за периода, през който средствата законно са престояли при него.

1.7. В случай, че участникът е обединение, което не е юридическо лице, банковата гаранция или паричната сума може да бъде внесена от всеки един от участниците в обединението, като трябва да бъде посочено наименованието на участника в процедурата.

2. Гаранция за изпълнение на договора

2.1. Участникът, определен за изпълнител, представя гаранция за изпълнение на договора в размер на 5% от стойността на договора.

2.2. Гаранцията следва да бъде представена преди сключване на договора като безусловна и неотменяема банкова гаранция в оригинал или парична сума в български лева, внесена по сметката на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в БНБ – Централно управление, IBAN сметка № BG77 BNBG 9661 3300 1248 01, BIC код на БНБ: BNBG BGSD – за суми в български лева. Текстът на банковата гаранция се представя в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията предварително, за съгласуване. Когато гаранцията е банкова тя следва да бъде със срок на валидност до 30 дни след изтичане срока за техническа поддръжка и консултации съгласно т. 3.3.1 „Спецификации на модела“ от Техническата спецификация.

2.3. При представяне на гаранцията, в платежния документ или в банковата гаранция изрично се посочва наименованието на участника, стойността на гаранцията, срок на валидност, наименованието на поръчката, за която се представя гаранцията.

2.4. Договорът за изпълнение на обществената поръчка не се сключва с участник, определен за изпълнител, който при подписването на договора не представи документ за гаранция за изпълнение съгласно обявените условия.

2.5. Условията и сроковете за усвояване на сумата на гаранцията, както и за задържане и освобождаване на гаранцията за изпълнение се уреждат в договора за възлагане на обществена поръчка.

2.6. Гаранцията за изпълнение на договора се освобождава, без Възложителят да дължи лихви за периода, през който средствата законно са престояли при него.

2.7. В случай, че участникът е обединение, банковата гаранция или паричната сума може да бъде внесена от всеки един от участниците в обединението, като трябва да бъде посочено наименованието на участника в процедурата и предмета на обществената поръчка, за която се представя гаранцията.

IX. ОТВАРЯНЕ, РАЗГЛЕЖДАНЕ, ОЦЕНЯВАНЕ И КЛАСИРАНЕ НА ОФЕРТИТЕ. ОБЯВЯВАНЕ НА РЕШЕНИЕТО НА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

1. Комисията за разглеждане, оценяване и класиране на офертите се назначава от Възложителя след изтичане на срока за получаване на офертите и се обявява в деня, определен за отваряне на офертите. След получаване на списъка с участниците,

членовете на комисията представят декларации за обстоятелствата по чл. 35, ал. 1 от Закона за обществените поръчки и за спазване на изискванията по чл. 35, ал. 2 от Закона за обществените поръчки и при условията на чл. 35, ал. 3 от Закона за обществените поръчки.

2. Отварянето на офертите ще се извърши в 14:00 часа на първия работен ден, следващ деня на изтичане на крайния срок за получаване на оферти, в сградата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ул. „Дякон Игнатий” № 9, гр. София.

3. Всеки участник може да присъства лично при отварянето на офертите или да изпрати представител, упълномощен писмено от участника. Представителят на участника се допуска след удостоверяване на неговата самоличност и представяне на съответните пълномощни. Присъстващите представители вписват имената си и се подписват в изготвен от комисията списък, удостоверяващ тяхното присъствие. При отварянето на офертите имат право да присъстват и представители на средствата за масова информация и на други лица при спазване на установения режим за достъп до сградата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ул. „Дякон Игнатий” № 9-11, гр. София.

4. Председателят на комисията отваря последователно офертите на участниците, по реда на получаването им, и проверява наличието в големия плик на три отделни запечатани плика, надписани както следва: върху плик № 1 – „Документи за подбор за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”

5. Най-малко трима от членовете на комисията подписват всеки плик № 3 с надпис „Предлагана цена”. Комисията предлага на присъстващите представители по един от тях да подпише плик № 3 на останалите участници. Комисията отваря плик № 2 с надпис „Предложение за изпълнение” и най-малко трима от членовете на комисията подписват всички документи, съдържащи се в пликове № 2 на участниците. Комисията предлага по един представител от присъстващите участници да подпише документите в плик № 2 на останалите участници.

6. Комисията отваря всеки плик № 1, оповестява документите, които се съдържат в него и проверява съответствието им със списъка по чл. 56, ал. 1, т. 14 от Закона за обществените поръчки.

7. След извършване на действията, описани по-горе, приключва публичната част от заседанието на комисията.

8. Комисията разглежда документите в плик № 1 за съответствие с критериите за подбор, поставени от възложителя, и съставя протокол. Когато установи липса на документи и/или несъответствия с критериите за подбор или с други изисквания на възложителя, комисията изпраща протокола до всички участници в деня на публикуването му в профила на купувача.

9. В протокола по т. 8 комисията описва изчерпателно липсващите документи или констатираните нередовности, посочва точно вида на документа или документите, които следва да се представят допълнително. Срокът за представяне на документите е еднакъв за всички участници и е 5 работни дни, считано от датата на получаване на протокола.

10. Участникът няма право да представя други документи освен посочените в протокола по т. 8.

11. След изтичането на срока по т. 9 комисията пристъпва към разглеждане на допълнително представените документи относно съответствието на участниците с критериите за подбор, поставени от възложителя. Комисията не разглежда документите в плик № 2 на участниците, които не отговарят на критериите за подбор. Комисията разглежда предложенията на участниците, поставени в плик № 2, за установяване на съответствието им с изискванията на Възложителя. Комисията извършва проверка за наличие на основанията по чл. 70, ал. 1 от Закона за обществените поръчки за предложенията в плик № 2.

12. При отварянето на ценовите предложения се спазват изискванията на чл. 69а от Закона за обществените поръчки.

13. Комисията при необходимост може по всяко време да проверява заявените от участниците данни, включително чрез изискване на информация от други органи и лица; да изисква от участниците разяснения за заявени от тях данни, както и допълнителни доказателства за данни от документите, съдържащи се в пликове № 2 и 3, като последната възможност не може да се използва за промяна на техническото и ценовото предложение на участниците.

14. Комисията разглежда допуснатите оферти и ги оценява при спазване на изискванията на Закона за обществените поръчки, Правилника за прилагане на Закона за обществените поръчки и на Възложителя. Комисията уведомява възложителя, когато в хода на нейната работа възникнат основателни съмнения за споразумения, решения или съгласувани практики между участници по смисъла на чл. 15 от Закона за защита на конкуренцията, като в тези случаи възложителят уведомява Комисията за защита на конкуренцията. Уведомяването не спира провеждането и приключването на процедурата.

15. Възложителят писмено уведомява участниците за резултатите от оценяването на офертите.

16. Когато офертата на участник съдържа предложение с числово изражение, което подлежи на оценяване и е с повече от 20 на сто по-благоприятно от средната стойност на предложенията на останалите участници по същия показател за оценка, комисията изисква от участника подробна писмена обосновка за начина на неговото образуване. Комисията определя разумен срок за представяне на обосновката, който не може да бъде по-кратък от три работни дни от получаване на искането за това.

Комисията може да приеме писмената обосновка и да не предложи за отстраняване офертата, когато са посочени обективни обстоятелства, свързани със:

1. оригинално решение за изпълнение на обществената поръчка;
2. предложеното техническо решение;
3. наличието на изключително благоприятни условия за участника;
4. икономичност при изпълнение на обществената поръчка;
5. получаване на държавна помощ.

Когато участникът не представи в срок писмената обосновка или комисията прецени, че посочените обстоятелства не са обективни, комисията предлага участника за отстраняване от процедурата.

Когато комисията установи, че офертата на участник е с необичайно ниска цена поради получена държавна помощ, чието законово основание е невъзможно да бъде доказано в определения срок, тя може да предложи офертата да се отхвърли и участникът да се отстрани.

X. СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОР. ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

1. Възложителят сключва договор с участника, класиран от комисията на първо място и определен за изпълнител.

2. Договорът се сключва при спазване изискванията и сроковете, посочени в глава трета „Общи правила за възлагане на обществени поръчки”, Раздел VII „Договор за обществена поръчка” от Закона за обществените поръчки.

3. При отказ на участника, определен за изпълнител, да сключи договора, възложителят може да прекрати процедурата или да определи за изпълнител втория класиран участник и да го покани да сключи договор с него.

4. Възложителят прекратява процедурата за възлагане на обществената поръчка при наличие на някое от обстоятелствата по чл. 39, ал. 1 от Закона за обществените поръчки.

XI. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА СРОКОВЕТЕ

1. Сроковете, посочени в тази документация се изчисляват, както следва:

1.1. Когато срокът е посочен в дни, той изтича в края на последния ден на посочения период.

1.2. Когато последният ден от един срок съвпада с официален празник или почивен ден, на който трябва да се извърши конкретно действие, счита се, че срокът изтича в края на първия работен ден, следващ почивния.

За неуредените в настоящата документация въпроси се прилагат разпоредбите на Закона за обществените поръчки и Правилника за прилагане на Закона за обществените поръчки.

XII. НАЧИН НА ПЛАЩАНЕ

Плащането се извършва в български лева, по банков път на части, както следва:

а) Първо плащане, в размер на 10% (десет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Въстъпителния доклад и Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел“;

б) Второ плащане, в размер на 20% (двадесет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Доклад № 2 „Резултати от анализа“, Доклад № 3 „Цели и мерки“ и Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет“;

в) Трето плащане, в размер на 30% (тридесет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел“ и Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“;

г) Окончателно плащане в размер на 40% (четиридесет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)“ и Окончателния доклад.

Всяко от плащанията по б. „а“, „б“, „в“ и „г“ се извършва от Възложителя в 30-дневен срок след представяне на оригинал на данъчна фактура и подписан протокол за одобряване на съответните доклади.

Когато изпълнителят е сключил договор/и за подизпълнение, Възложителят извършва окончателното плащане по б. „г“, след представяне на доказателства, че изпълнителят е заплатил на подизпълнителите за изпълнението от тях работи.

Свързаните с изпълнението на поръчката разходи за заплащане на възнаграждения на екипа на Изпълнителя и плащания на подизпълнителите и разходите за осигуряване на офис, оборудване, консумативи, поддръжка, обзавеждане, ремонти, телефон и всякакви други, независимо дали са подобни на изложените по-горе, са за сметка на Изпълнителя и са включени в предлаганата от него безусловна цена. Възложителят не дължи каквото и да е плащане при никакви условия във връзка с тези разходи извън уговореното възнаграждение.

XIII. МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА НА ОФЕРТИТЕ

1. Оценяването и класирането на офертите се извършва, при отчитане на показателя икономически най-изгодната оферта.

2. До оценка се допускат офертите на всички участници, които не са отстранени от участие.

3. Оценяването и класирането на офертите се извършва, при отчитане на следните показатели:

3.1. Техническа оценка (К).

3.2. Ценова оценка (Ц).

Офертата ще бъде оценявана по следната формула:

Общата оценка (O_i) на даден участник i е сумата от техническата оценка (К) и ценовата оценка (Ц), определени по следния начин: $O_i = K_i + C_i$, където:

$K_i \leq 40$ точки;

$C_i \leq 60$ точки

А) Техническа оценка (К) – изчислява се по формулата:

$K = K_1 + K_2 + K_3$

№	Критерии за оценка на техническата оферта	Брой точки
1.	Описание на предстоящите дейности и очакваните резултати	10
1.1.	<p>Когато има представено описание на предстоящите дейности и очакваните резултати, заложен в Техническата спецификация се присъждат 4 точки;</p> <p>Когато има представено ясно и детайлно описание на предстоящите дейности и очакваните резултати, заложен в Техническата спецификация се присъждат 6 точки;</p> <p>Когато има представено ясно и детайлно описание на предстоящите дейности, както и обвързване на описаните дейности с очакваните резултати, заложен в Техническата спецификация се присъждат 10 точки.</p>	4 6 10
2	Управление на проекта	15
2.1.	<p>Когато има представена организация за изпълнението на проекта се присъждат 5 точки;</p> <p>Когато има представена организация за изпълнението на проекта и е описана взаимовръзката и последователността между отделните дейности се присъждат 9 точки;</p> <p>Когато има представена организация за изпълнението на проекта, описана е взаимовръзката и последователността между отделните дейности, както е налице и ясно разпределение на ролите на ключовите експерти спрямо посочените дейности се присъждат 15 точки.</p>	5 9 15
3	Изпълнение на поръчката	15
3.1.	Когато има представено описание на изпълнението на поръчката, обвързано с времеви график се присъждат 5 точки;	5

№	Критерии за оценка на техническата оферта	Брой точки
	Когато има представено детайлно описание на изпълнението на поръчката, ясно обвързано освен с времевия график и с очакваните резултати се присъждат 9 точки;	9
	Когато има представено детайлно описание на изпълнението на поръчката, което е ясно обвързано освен с времевия график и очакваните резултати и с организационната структура, се присъждат 15 точки.	15

За целите на настоящата методика, използваните в този раздел определения следва да се тълкуват, както следва:

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

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

Б) Ценова оценка (Ц):

Ценовото предложение включва всички разходи по разработване на стратегията, описана в Техническата спецификация, в т.ч. всички дължими такси, данъци, режимни разходи, застраховки и други разходи, включително печалбата. То остава непроменяемо по време на срока на договора.

Предлаганата цена за изпълнение на поръчката се оценява максимално със 60 (шестдесет) точки по формулата:

C_i (ценовата оценка на участник i) = $60 \times (\text{най-ниска предложена цена от всички оферти}) / (\text{предложената от участника цена})$

4. За целите на тази методика всички дробни числа, които ще се получат при прилагане на съответната формула, се закръгляват към втория знак след десетичната запетая.

5. Максималният брой точки за комплексната оценка, който един участник може да получи е 100 (сто).

6. Офертата, оценена с най-много точки, се класира на първо място.

7. В случай на оферти с еднакъв сбор точки, класирани на първо място – за изпълнител на поръчката ще бъде избран участникът, представил оферта с по-ниска предлагана цена.

8. В случай на оферти с еднакъв сбор точки, класирани на първо място, и с еднаква предложена цена – за изпълнител на поръчката ще бъде избран участникът, събрал повече точки по критерия „Управление на проекта”.

XIV. ПРИЛОЖЕНИЯ

ОБРАЗЕЦ

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

До
Министерството на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
гр. София, 1000
ул. „Дякон Игнатий“ № 9

О Ф Е Р Т А
ЗА УЧАСТИЕ В ОТКРИТА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА
ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ:
„РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В
ПЕРИОДА ДО 2030 Г.“

ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА УЧАСТНИКА

Настоящата оферта е подадена от,
с адрес на управление:, ЕИК
(БУЛСТАТ и/или друга идентифицираща информация в съответствие със
законодателството на държавата, в която кандидатът или участникът е установен):
....., банкова сметка, банков код
....., банка,
и е подписана от,
(трите имена и ЕГН)
в качеството му на,
(длъжност)

АДМИНИСТРАТИВНИ СВЕДЕНИЯ

1. Адрес за кореспонденция на участника при провеждане на процедурата:
.....
(код, град, община, квартал, улица №, бл. ап.)
телефон:, факс:
имейл:
2. Лице за контакти:,
(трите имена и длъжност)
телефон/факс:
3. Обслужваща банка банков код.....
№ на сметката, по която ще бъде възстановена гаранцията за участие
Титуляр на сметката:.....

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

С настоящата оферта заявяваме желанието си за участие в обявената процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“.

Декларираме, че сме запознати с указанията и условията за участие в обявената процедура. Съгласни сме с поставените от Вас условия и ги приемаме без възражения.

Предлаганата от нас цена се съдържа в плик № 3 – „Предлагана цена”, която е неразделна част от офертата ни и е попълнена по образец – Приложение № 8. Техническото ни предложение се съдържа в плик № 2 – „Предложение за изпълнение на поръчката”.

Декларираме, че ако нашата оферта бъде приета, предложената от нас цена ще остане непроменена по време на изпълнението на обществената поръчка.

Декларираме, че ако нашата оферта бъде приета, ще започнем изпълнението на поръчката съгласно съдържащата се в документацията на Възложителя Техническа спецификация и в срока, определен с договора.

Запознати сме и приемаме условията на проекта на договора. Ако бъдем определени за изпълнител ще сключим договор в законоустановения срок.

В случай, че бъдем определени за изпълнител на поръчката, съгласни сме да представим гаранция за изпълнение на договора в размер на 5 (пет) процента от общата му стойност.

В случай, че бъдем определени за изпълнител на поръчката, при подписването на договора ще представим документи от съответните компетентни органи за обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 и ал. 2 от Закона за обществените поръчки, издадени след датата на вписване на обявлението за обществената поръчка в Регистъра на обществените поръчки, в оригинал или нотариално заверени копия.

Заявяваме, че при изпълнение на поръчката няма да ползваме/ще ползваме, съгласно приложената декларация подизпълнители.

Видовете работи от предмета на поръчката, които ще се предложат на подизпълнители са:като съответстващият на тези работи дял в проценти от стойността на обществената поръчка е.....

Предвидените подизпълнители са:.....Съгласни сме и приемаме, че при и по повод на изпълнението на задълженията ни по договора за възлагане на поръчката ще отговаряме безусловно пред възложителя и трети лица за действията, бездействията и работата на посочените по-горе подизпълнители като за свои действия, бездействия и работа.

Съгласни сме, че при изпълнение на обществената поръчка ще използваме подизпълнители в съответствие с разпоредбите на Закона за обществените поръчки.

С подаване на настоящата оферта направените от нас предложения и поети ангажименти са валидни за срок от 180 дни от датата, определена като краен срок за подаване на офертите.

Като неразделна част от настоящата оферта прилагаме документите в Плик № 1 с наименование „Документи за подбор за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, описани в списъка на документите, съдържащи се в офертата.

С уважение,

Подпис и печат _____

Дата _____

(име, фамилия и длъжност на представляващия участника)

Образец 1а се попълва, когато участникът е обединение, което не е юридическо лице

До
 Министерството на транспорта,
 информационните технологии и съобщенията
 гр. София, 1000
 ул. „Дякон Игнатий” № 9

О Ф Е Р Т А
ЗА УЧАСТИЕ В ОТКРИТА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА
ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА
ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.

ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА УЧАСТНИКА –
ОБЕДИНЕНИЕ

Настоящата оферта е подадена от Обединение:....., създадено с
 , представлявано от съгласно
 , и е подписана
 от

(трите имена и ЕГН)

в качеството му на
 (длъжност)

Участници в обединението са:

1.....

с адрес на управление: , ЕИК
 (БУЛСТАТ и/или друга идентифицираща информация в съответствие със
 законодателството на държавата, в която кандидатът или участникът е установен):

2.....

с адрес на управление: , ЕИК
 (БУЛСТАТ и/или друга идентифицираща информация в съответствие със
 законодателството на държавата, в която кандидатът или участникът е установен):

3.....

АДМИНИСТРАТИВНИ СВЕДЕНИЯ ЗА ОБЕДИНЕНИЕТО:

1. Адрес за кореспонденция на обединението при провеждане на процедурата:

 (код, град, община, квартал, улица №, бл. ап.)

телефон: , факс:

имейл:

2. Лице за контакти:

(трите имена и длъжност)

телефон/факс:

3. Обслужваща банка банков код.....
№ на сметката, по която ще бъде възстановена гаранцията за участие
Титуляр на сметката:.....

АДМИНИСТРАТИВНИ СВЕДЕНИЯ ЗА УЧАСТНИЦИТЕ В ОБЕДИНЕНИЕТО

1. Адрес за кореспонденция на – участник в обединение
..... при провеждане на процедурата:
.....
(код, град, община, квартал, улица №, бл. ап.)
телефон:, факс:
имейл:
2. Адрес за кореспонденция на – участник в обединение
..... при провеждане на процедурата:
.....
(код, град, община, квартал, улица №, бл. ап.)
телефон:, факс:
имейл:

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

С настоящата оферта заявяваме желанието си за участие в обявената процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”.

Декларираме, че сме запознати с указанията и условията за участие в обявената процедура. Съгласни сме с поставените от Вас условия и ги приемаме без възражения.

Предлаганата от нас цена се съдържа в плик № 3 – „Предлагана цена”, която е неразделна част от офертата ни и е попълнена по образец – Приложение № 8. Техническото ни предложение се съдържа в плик № 2 – „Предложение за изпълнение на поръчката”.

Декларираме, че ако нашата оферта бъде приета, предложената от нас цена ще остане непроменена по време на изпълнението на обществената поръчка.

Декларираме, че ако нашата оферта бъде приета, ще започнем изпълнението на поръчката съгласно съдържащата се в документацията на Възложителя Техническа спецификация и в срока, определен с договора.

Запознати сме и приемаме условията на проекта на договора. Ако бъдем определени за изпълнител ще сключим договор в законоустановения срок.

В случай, че бъдем определени за изпълнител на поръчката, съгласни сме да представим гаранция за изпълнение на договора в размер на 5 (пет) процента от общата му стойност.

В случай, че бъдем определени за изпълнител на поръчката, при подписването на договора ще представим документи от съответните компетентни органи за обстоятелствата по чл. 47, ал. 1 и ал. 2 от Закона за обществените поръчки, издадени след датата на вписване на обявлението за обществената поръчка в Регистъра на обществените поръчки, в оригинал или нотариално заверени копия.

Заявяваме, че при изпълнение на поръчката няма да ползваме/ще ползваме, съгласно приложената декларация подизпълнители.

Видовете работи от предмета на поръчката, които ще се предложат на подизпълнители са:като съответстващият на тези работи дял в проценти от стойността на обществената поръчка е.....

Предвидените подизпълнители са:.....Съгласни сме и приемаме, че при и по повод на изпълнението на задълженията ни по договора за възлагане на поръчката ще отговаряме безусловно пред възложителя и трети лица за действията,

бездействията и работата на посочените по-горе подизпълнители като за свои действия, бездействия и работа.

Съгласни сме, че при изпълнение на обществената поръчка ще използваме подизпълнители в съответствие с разпоредбите на Закона за обществените поръчки.

С подаване на настоящата оферта направените от нас предложения и поети ангажименти са валидни за срок от 180 дни от датата, определена като краен срок за подаване на офертите.

Като неразделна част от настоящата оферта прилагаме документите в Плик № 1 с наименование „Документи за подбор за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, описани в списъка на документите, съдържащи се в офертата.

Суважение,

Подпис и печат _____

Дата _____

(име, фамилия и длъжност на представляващия обединението)

ДЕКЛАРАЦИЯ
по чл. 47, ал. 9 от ЗОП

Долуподписаният/ата, от гр., ЕГН, л.к. №, изд. на, от, в качеството си на (управител, директор и др.) на (наименование на юридическото лице) със седалище и адрес на управление, вписано в търговския регистър с ЕИК:...../БУЛСТАТ..... (участникът може да посочи друга идентифицираща информация в съответствие със законодателството на държавата, в която е установен, ако участникът няма ЕИК и/или БУЛСТАТ), като (представител или член на управителен орган на) участник в обявената от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“.

ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:

1. В качеството ми на лице по чл. 47, ал. 4 от Закона за обществените поръчки не съм осъден/а с влязла в сила присъда за:

а) престъпление против финансовата, данъчната или осигурителната система, включително изпиране на пари, по чл. 253 – 260 от Наказателния кодекс;

б) подкуп по чл. 301-307 от Наказателния кодекс;

в) участие в организирана престъпна група по чл. 321 и чл. 321а от Наказателния кодекс;

г) престъпление против собствеността по чл. 194 – 217 от Наказателния кодекс;

д) престъпление против стопанството по чл. 219 – 252 от Наказателния кодекс.

2. Представяваният от мен участник не е обявен в несъстоятелност.

3. Представяваният от мен участник не е в производство по ликвидация и не се намира в подобна процедура съгласно националните закони и подзаконовни актове.

4. Представяваният от мен участник няма задължения по смисъла на чл. 162, ал. 2, т. 1 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс към държавата и към община, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, освен ако е допуснато разсрочване или отсрочване на задълженията, или представяваният от мен участник няма задължения за данъци или вноски за социалното осигуряване съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен.

5. Представяваният от мен участник :

а) не е в открито производство по несъстоятелност и не е сключил извънсъдебно споразумение с кредиторите си по смисъла на чл. 740 от Търговския закон;

б) не се намира в подобна на посочената в буква „а“ процедура съгласно националните си закони и подзаконовни актове, включително когато неговата дейност е под разпореждане на съда (при чуждестранни участници);

в) не е преустановил дейността си.

6. В качеството ми на лице по чл. 47, ал. 4 от Закона за обществените поръчки не съм осъден/а с влязла в сила присъда за престъпление по чл. 313 от Наказателния кодекс във връзка с провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки.

7. В качеството ми на лице по чл. 47, ал. 4 от Закона за обществените поръчки не съм свързан по смисъла на § 1, т. 23а от Допълнителните разпоредби на ЗОП с възложителя или със служители на ръководна длъжност в неговата организация.

8. Представявания от мен участник не е сключил договор с лице по чл. 21 или 22 от Закона за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси.

При промени в декларираните обстоятелства се задължавам да уведомя възложителя в седемдневен срок от настъпването им.

При подписване на договора за обществена поръчка ще представя документи от съответните компетентни органи за удостоверяване липсата на горните обстоятелства.

Публичните регистри (съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен), в които се съдържа информация за посочените обстоятелства по т. 1 – 4, както и по т. 6 са:

1.

.....

2.

.....

3.

.....

Компетентните органи (съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен), които са длъжни да предоставят служебно на възложителя информация за обстоятелствата по т. 1 – 4, както и по т. 6 са:

1.

.....

2.

.....

3.

.....

Известно ми е, че за неверни данни нося наказателна отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.

.....

.....

(дата)

ДЕКЛАРАТОР:

(подпис)

Поставя се в плик № 1

Когато участниците са юридически лица декларация се подписва задължително от:

1. при събирателно дружество – лицата по чл. 84, ал. 1 и чл. 89, ал. 1 от Търговския закон;

2. при командитно дружество – лицата по чл. 105 от Търговския закон, без ограничено отговорните съдружници;

3. при дружество с ограничена отговорност – лицата по чл. 141, ал. 2 от Търговския закон, а при еднолично дружество с ограничена отговорност – за лицата по чл. 147, ал. 1 от Търговския закон;

4. при акционерно дружество – овластените лица по чл. 235, ал. 2 от Търговския закон, а при липса на овластяване – лицата по чл. 235, ал. 1 от Търговския закон;

5. при командитно дружество с акции – лицата по чл. 244, ал. 4 от Търговския закон;

6. при едноличен търговец – за физическото лице – търговец;

7. във всички останали случаи, вкл. за чуждестранните лица – за лицата, които представляват участника.

8. в случаите по т. 1-7- и за прокуристите, когато има такива; когато чуждестранно лице има повече от един прокурист, декларацията се подава само от прокуриста, в чиято представителна власт е включена територията на Република България.

СПИСКЪ

на изпълнените услуги, еднакви или сходни с предмета на поръчката:
„Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”
 изпълнени през последните три години, считано от датата на подаване на
 офертата

Долуподписаният/та
 лична карта №....., издадена от, на
 г., с ЕГН, в качеството ми на (посочете длъжността)
, на (посочете наименованието на участника)
, със седалище и адрес на управление:

ДЕКЛАРИРАМ, че:

Представленият от мен участник е изпълнил услуги еднакви или сходни с
 предмета на поръчката: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в
 периода до 2030 г.”, изпълнени през последните три години, считано от датата на
 подаване на офертата, както следва:

№	Предмет на услугата и кратко описание	Стойност на услугата без ДДС	Период на изпълнение на услугата	Получател на услугата и координати за връзка с него	Приложено доказателство за извършената услуга: удостоверение, издадено от получателя или от компетентен орган, или посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за услугата:
	Обща стойност на доставките без ДДС				

Към този списък прилагам броя доказателства за извършената услуга
 съгласно чл. 51, ал. 4 от ЗОП.

За неверни данни нося отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.

Дата:

ДЕКЛАРАТОР:.....

ДЕКЛАРАЦИЯ

за съгласие за участие като подизпълнител в обществената поръчка

Долуподписаният/ата _____,
(собствено, бащино и фамилно име)
в качеството си на _____ на _____ със седалище и
адрес на управление гр. _____, вписано в Търговския регистър с
ЕИК _____, тел.: _____, факс: _____ и
адрес за кореспонденция _____
ДЕКЛАРИРАМ, че:

1. Съгласен съм при изпълнение на горепосочената обществена поръчка представляваното от мен _____ /наименование на подизпълнителя/ да участва като подизпълнител на участника _____ /наименование на участника в процедурата/
2. Участието на _____ като подизпълнител ще възлиза на _____ на сто от общата цена, предложена за изпълнение на поръчката от участника.
3. Конкретна част от предмета на обществената поръчка, която ще изпълня като подизпълнител е както следва: _____.
4. Запознати сме с разпоредбата на чл. 55, ал. 5 от Закона за обществените поръчки, че заявявайки желанието си да бъдем подизпълнител в офертата на посочения по-горе участник, нямаме право да се явим като участник в горепосочената процедура и да представим самостоятелна оферта.
5. Представените от нас документи са подробно описани в списъка към офертата на участника и са надлежно приложени към нея.
Известно ми е, че за деклариране на неверни обстоятелства, нося отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.

Дата _____ / _____ / _____
Име и фамилия _____
Длъжност _____
Подпис и печат _____

Дата: ДЕКЛАРАТОР:

ДЕКЛАРАЦИЯ

за липса на свързаност с друг участник по чл. 55, ал. 7 ЗОП, както и за липса на обстоятелство по чл. 8, ал. 8, т. 2 ЗОП

Подписаният/ата

(трите имена)

данни по документ за самоличност

(номер на лична карта, дата, орган и място на издаването)

в качеството си на

(длъжност)

на

(наименование на участника)

ЕИК/БУЛСТАТ – участник в процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”

ДЕКЛАРИРАМ:

1. Представленият от мен участник не е свързано лице по смисъла на § 1, т. 23а от допълнителните разпоредби на ЗОП или свързано предприятие по смисъла на § 1, т. 24 от допълнителните разпоредби на ЗОП с друг участник в настоящата процедура.
 2. За представлението от мен участник не са налице обстоятелствата по чл. 8, ал. 8, т. 2 ЗОП по отношение на настоящата процедура за възлагане на обществена поръчка.
- Известна ми е отговорността по чл. 313 НК за неверни данни.

Дата/...../.....
Име и фамилия
Подпис (и печат)

ДЕКЛАРАЦИЯ ПО ЧЛ. 47, АЛ. 1 И 5 ОТ ЗОП ОТ ПОДИЗПЪЛНИТЕЛ

Долуподписаният/ата, от гр., ЕГН, л.к. №, изд. на, от, в качеството си на (управител, директор и др.) на (наименование на юридическото лице - подизпълнител) със седалище и адрес на управление, вписано в търговския регистър с ЕИК:...../ БУЛСТАТ..... (участникът може да посочи друга идентифицираща информация в съответствие със законодателството на държавата, в която е установен, ако участникът няма ЕИК и/или БУЛСТАТ), като (представител или член на управителен орган на) подизпълнител на участник в обявената от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“

ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:

2. Не съм осъден/а с влязла в сила присъда за:
 - а) престъпление против финансовата, данъчната или осигурителната система, включително изпиране на пари, по чл. 253 – 260 от Наказателния кодекс;
 - б) подкуп по чл. 301-307 от Наказателния кодекс;
 - в) участие в организирана престъпна група по чл. 321 и чл. 321а от Наказателния кодекс;
 - г) престъпление против собствеността по чл. 194 – 217 от Наказателния кодекс;
 - д) престъпление против стопанството по чл. 219 – 252 от Наказателния кодекс.
2. Представленият от мен подизпълнител на участника не е обявен в несъстоятелност.
3. Представления от мен подизпълнител на участника не е в производство по ликвидация и не се намира в подобна процедура съгласно националните закони и подзаконовни актове.
4. Представленият от мен подизпълнител на участника няма задължения по смисъла на чл. 162, ал. 2, т. 1 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс към държавата и към община, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, освен ако е допуснато разсрочване или отсрочване на задълженията, или представения от мен подизпълнител на участника няма задължения за данъци или вноски за социалното осигуряване съгласно законодателството на държавата, в която подизпълнителя на участника е установен.
5. Не съм свързано лице по смисъла на § 1, т. 23а от Допълнителните разпоредби на ЗОП с възложителя или със служители на ръководна длъжност в неговата организация.
6. Представления от мен подизпълнител на участника не е сключил договор с лице по чл. 21 или 22 от Закона за предотвратяване и установяване на конфликт на интереси.

При промени в декларираните обстоятелства се задължавам да уведомя възложителя в седемдневен срок от настъпването им.

При подписване на договора за обществена поръчка ще представя документи от съответните компетентни органи за удостоверяване липсата на горните обстоятелства.

Известно ми е, че Публичните регистри (съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен), в които се съдържа информация за посочените обстоятелства по т. 1 – 4 са:

1.

.....

2.

.....

3.

.....

Компетентните органи (съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен), които са длъжни да предоставят служебно на възложителя информация за обстоятелствата по т. 1 – 4 са:

1.

.....

2.

.....

3.

.....

За неверни данни нося наказателна отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.

Дата.....

ДЕКЛАРАТОР:.....

ТЕХНИЧЕСКА ОФЕРТА НА УЧАСТНИКА**ЗА УЧАСТИЕ В ОТКРИТА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ: „РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г. ”**

В техническото си предложение участникът представя следната информация:

1. Представяне на участника – описва се кратко историята на участника (партньорите в обединението) и подизпълнителите му, както и връзка между тях при работа по други аналогични проекти.

2. С настоящата техническа оферта декларирам, че ще изпълня обществената поръчка съгласно сроковете, определени в Техническата спецификация и в договора за обществената поръчка.

3. Описание на предстоящите дейности и очакваните резултати – представя се описание на предстоящите дейности и очакваните резултати, съгласно изискванията, заложиени в Техническата спецификация.

4. Управление на проекта – посочва се организацията за изпълнение на проекта, включваща описание на начина на изпълнение на дейностите и описание на организацията на работа на ключовите експерти.

5. Изпълнение на поръчката – описва се изпълнението на поръчката, представя се времеви график относно изпълнението на дейностите, с посочване на сроковете за тяхното изпълнение, съгласно изискванията, заложиени в Техническата спецификация.

6. Допълнителна информация – всяка допълнителна информация по преценка на участника, която счита, че е необходимо да представи във връзка с изпълнението на поръчката.

Дата:.....

Подпис и печат:.....

Упълномощен да подпише от името на :.....
(изписва се името на участника)

.....
(изписва се името на упълномощеното лице и длъжността)

ЦЕНОВА ОФЕРТА НА УЧАСТНИКА

Приложение № 8

Предмет на поръчката: „РАЗРАБОТВАНЕ ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г.“

Участник:

ЦЕНОВА ОФЕРТА

От

.....
(собствено, бащино и фамилно име)
с ЕГН _____, лична карта № _____, издадена на _____ от МВР
гр. _____, с постоянен адрес: _____, в качеството си
на _____ на _____ със седалище и адрес на управление
гр. _____, вписано в Търговския регистър с ЕИК _____,
тел.: _____, факс: _____ и адрес за кореспонденция: _____,
Разплащателна сметка:
IBAN: _____; BIC: _____;
банка: _____; град/клон/офис: _____.

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

Във връзка с представената от нас оферта за участие в обявената открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“,

Ви представяме следното ценово предложение:

ОБЩА СТОЙНОСТ:..... лв. без ДДС

(.....)
с думи

СТОЙНОСТ НА ДДС:..... лв.

(.....)

ОБЩА СТОЙНОСТ С ДДС: ЛВ.

(.....)
с думи

Приемаме да се считаме обвързани от задълженията и условията, поети с тази оферта до изтичане на 180 (сто и осемдесет) календарни дни след крайния срок за подаване на офертите.

С уважение,

(дата на подписване)

ПОДПИС: _____

(лице/лица упълномощени да подписват от името на участника в процедурата)

ПРОЕКТ НА ДОГОВОР

ПРОЕКТ

ДОГОВОР

ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ:
Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА, с адрес София 1000, ул. „Дякон Игнатий” № 9, с Булстат 000695388, представлявано от Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията и съобщенията и Иван Иванов – директор на дирекция „Финанси”, наричани за краткост „ВЪЗЛОЖИТЕЛ”, от една страна

и

....., със седалище и адрес на управление:
....., с ЕИК/БУЛСТАТ и идентификационен № по ДДС
[за чуждестранно лице - съответната идентификация съгласно националното законодателство на държавата, в която лицето е установено], представлявано от
..... - [длъжност на представляващия], наричан по-долу за краткост ИЗПЪЛНИТЕЛ, от друга се сключи настоящия договор за следното:

I. ПРЕДМЕТ НА ДОГОВОРА

Чл. 1. (1) Възложителят възлага, а Изпълнителят приема да извърши срещу възнаграждение разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., наричан по-долу „разработката”, както и да извършва техническа поддръжка и консултации съгласно техническата спецификация за възлагане на поръчката и офертата на Изпълнителя, представляващи неразделна част от този договор.

(2) Изпълнителят поема задължение да изпълни възложената задача при условията и в обема, посочени в техническата спецификация, подадената оферта и този договор, и при стриктно спазване на изискванията на съответните нормативни актове.

(3) Авторските права върху изработената в изпълнение на този договор разработка и всяка нейна част, включително, но не само докладите и документацията, посочени в чл. 5, принадлежат на Възложителя.

(4) Авторските права по ал. 3, които се прехвърлят на Възложителя включват:

1. право на публично разгласяване на разработката;
2. право да разрешава употребата на разработката;
3. право на възпроизвеждане на разработката;
4. право на разпространение на разработката сред неограничен брой лица;
5. право на преработка и нанасяне на всякакъв вид промени в разработката;
6. използването на разработката за създаване на нов или произведен на него продукт;

7. други подобни права.

(5) Възложителят има изключителните права по ал. 4 на територията на Република България и в чужбина.

(6) Изпълнителят носи отговорността разработката да не бъде използвана от него, негови представители или автора, нито правата върху същата да бъдат прехвърляни на трети лица.

Чл. 2. Изпълнителят ще изготви разработката, в съответствие с изискванията на техническата спецификация.

II. СРОК, МЯСТО И НАЧИН НА ПРЕДВАНЕ НА РАЗРАБОТКАТА ПО ДОГОВОРА.

Чл. 3. (1) Този договор влиза в сила от датата на подписването му.

(2) Изпълнителят е длъжен да завърши разработката в срок до 14 (четирнадесет) месеца, считано от датата на подписване на настоящия договор.

(3) При изпълнението на Разработката Изпълнителят е длъжен да спазва следния график:

Доклади, отразяващи изпълнението на дейностите съгласно Техническата спецификация	Дейности	Срок за представяне на докладите
Встъпителен доклад	Дейност № 1: Подготвителна фаза	4 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел”	Дейност № 2: Събиране на данни и създаване на електронна база данни	15 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 2 „Резултати от анализа”	Дейност № 4	30 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 3 „Цели и мерки”	Дейност № 5 и Дейност № 6	40 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет”	Дейност № 10	45 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел”	Дейност № 3	52 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.”	Дейност № 7 и Дейност № 9	52 седмици от датата на подписване на договора
Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)”	Дейност № 8	59 седмици от датата на подписване на договора
Окончателен доклад	Заключителна фаза	60 седмици от датата на

		подписване на договора
Одобрение на окончателния доклад от Възложителя		до 4 седмици, след представянето му

(4) В срока по ал. 2 е включено времето за приемане на разработката от страна на **Възложителя**, включително и при случаите по чл.12, ал. 1, т. 2 и ал. 4.

(5) Срокът по ал. 2 и 3 се удължава с времето, през което изпълнението е било невъзможно поради непреодолима сила.

(6) В случаите по ал. 5, страните подписват констативен протокол, в който определят конкретната причина, времето, с което се удължава срокът по ал. 2 и актуализиран график по ал. 3.

(7) При никакви обстоятелства промяната, включително удължаването на сроковете за изпълнение на поръчката не е основание за искане и получаване на каквото и да е друго допълнително плащане, извън възнаграждението по чл. 6.

(8) В срок до 3 години от датата на приемане на окончателния доклад Изпълнителят се задължава да осигурява необходимата техническа поддръжка и технически консултации съгласно изискванията на т. 3.3.1. „Спецификации на модела“ от Техническата спецификация;

Чл. 4. Мястото на предаване на разработката е сградата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, находяща се в гр. София, ул. „Дякон Игнатий“ № 9.

Чл. 5. (1) При изготвянето и предаването на разработката и съставляващите я доклади и документация, **Изпълнителят** се задължава да спазва изискванията на техническата спецификация.

(2) **Изпълнителят** се задължава да изготви и представи на **Възложителя** докладите по чл. 3, ал. 3, съдържащ основните документи и съпътстващата ги информация, в необходимото количество и формат в съответния срок, посочен в чл. 3, ал. 3 и съгласно изискванията на Техническата спецификация.

(3) За предаването и приемането на отделните части на разработката и докладите, **Изпълнителят** и **Възложителят** или определени от тях лица, съставят и подписват протокол за приемане и предаване, в 2 (два) екземпляра – по един за всяка от страните.

(4) При констатирани нередовности във формата, броя, вида и екземплярите на представените документи по разработката, те се посочват в протокола по ал. 3 и **Възложителят** определя срок за отстраняването им.

(5) **Възложителят** може да уведоми писмено **Изпълнителя** за открити нередовности и след подписването на протокола по ал. 4.

(6) Отстраняването на недостатъците по ал. 4 и 5 е за сметка на **Изпълнителя**, в указания от **Възложителя** срок.

III. ВЪЗНАГРАЖДЕНИЕ И НАЧИН НА ПЛАЩАНЕ

Чл. 6. (1) Общата стойност на договора, съгласно приетата от **Възложителя** ценова оферта на **Изпълнителя**, възлиза на
(.....) лева без ДДС или
(.....) лева с ДДС.

(2) Общата стойност на договора, съгласно приетата от **Възложителя** ценова оферта на **Изпълнителя** е окончателна и не подлежи на промяна.

(3) Плащанията се извършват в български левове, с платежно нареждане по банковата сметка, посочена от **Изпълнителя**:

.....

(4) Възнаграждението по ал. 1 се изплаща от **Възложителя**, по следния начин:

а) Първо плащане, в размер на 10% (десет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Встъпителния доклад и Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел“;

б) Второ плащане, в размер на 20% (двадесет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Доклад № 2 „Резултати от анализа“, Доклад № 3 „Цели и мерки“ и Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет“;

в) Трето плащане, в размер на 30% (тридесет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел“ и Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“;

г) Окончателно плащане в размер на 40% (четиридесет процента) от стойността на договора, възлизащо на лева без ДДС и лева с ДДС – след одобряване от Възложителя на Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)“ и Окончателния доклад.

(5) Всяко от плащанията по ал. 4, б. „а“, „б“, „в“ и „г“ се извършва от **Възложителя** в 30-дневен срок след представяне на оригинал на данъчна фактура и подписан протокол за одобряване на съответните доклади. Когато изпълнителят е сключил договор/и за подизпълнение, Възложителят извършва окончателното плащане по ал. 4, б. „г“, след представяне на доказателства, че изпълнителят е заплатил на подизпълнителите за изпълнението от тях работи.

(6) Ако **Изпълнителят** не разработи или **Възложителят** отхвърли изцяло която и да е част от Разработката, Възложителят не дължи плащане за тази и следващите части.

(7) Свързаните с изпълнението на поръчката разходи за заплащане на възнаграждения на екипа на **Изпълнителя** по чл. 11, и плащания на подизпълнителите и разходите за осигуряване на офис, оборудване, консумативи, поддръжка, обзавеждане, ремонти, телефон и всякакви други, независимо дали са подобни на изложените по-горе, са за сметка на **Изпълнителя** и са включени в предлаганата от него безусловна цена. **Възложителят** не дължи каквото и да е плащане при никакви условия във връзка с тези разходи извън възнаграждението по ал. 1.

IV. ПРАВА И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

Чл. 7. (1) Възложителят има право:

1. да получи Разработката от настоящия договор в уговорените срокове и при условията на настоящия договор и техническата спецификация, включително и да се ползват авторските права върху всяка част от Разработката и съставляващите я документи;

2. при поискване да получава незабавно информация за хода на работата и ползваните от **Изпълнителя** експерти и специалисти;

3. да изисква, при необходимост и по своя преценка, обосновка от страна на **Изпълнителя** на изготвената от него Разработка или съответна част от нея;

4. да изисква от **Изпълнителя** преработване или доработване на всяка от частите на Разработката, в случаите, когато същата е непълна или не съответства като съдържание и качество на изискванията на **Възложителя**;

5. да не приеме извършената Разработка или която и да е нейна част, ако тя не съответства в значителна степен като обем и/или качество на неговите изисквания и не може да бъде изменена и/или допълнена;

6. да развали договора едностранно, в случай, че **Изпълнителят** не извърши Разработката в обема, срока и при условията на настоящия договор.

7. да изиска от **Изпълнителя** да сключи и да му предостави договори за подизпълнение с посочените в офертата му подизпълнители.

(2) **Възложителят** има право да проверява по всяко време изпълнението на възложената работа без да създава пречки на **Изпълнителя**.

(3) В хода на извършването на възложената работа **Възложителят** има право да дава указания на **Изпълнителя**. Те са задължителни за **Изпълнителя**, освен, ако противоречат на императивни правни разпоредби или са технически неосъществими.

Чл. 8. Възложителят се задължава:

1. да изплати уговореното възнаграждение на **Изпълнителя** в размера и при условията и сроковете на настоящия договор;

2. да осигури на **Изпълнителя** достъп до известната му информация и документация, необходима на **Изпълнителя** за изпълнение на Разработката.

V. ПРАВА И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ

Чл. 9. (1) **Изпълнителят** има право да получи уговореното в чл. 6 възнаграждение, при условията и сроковете на този договор, ако качествено и точно изпълни задълженията си по него.

(2) **Изпълнителят** има право да иска от **Възложителя** необходимото и възможно съдействие за изпълнение на работата по договора.

Чл. 10. (1) **Изпълнителят** се задължава:

1. да изпълни Разработката с грижата на добър търговец, качествено, в съответствие с действащото в Република България законодателство, техническата спецификация, офертата и изискванията на **Възложителя**, при условията и сроковете на този договор;

2. да предаде Разработката или съответните части от нея на **Възложителя** по начина, при условията и сроковете на договора;

3. да осигури необходимата техническа поддръжка и технически консултации съгласно изискванията на т. 3.3.1. „Спецификации на модела“ от Техническата спецификация;

4. да информира своевременно **Възложителя** за всички пречки, възникващи в хода на изпълнението на поръчаната работа, като може да иска от **Възложителя** указания за отстраняването им;

5. да изпълнява указанията и изискванията на **Възложителя**, както и на органите, компетентни да съгласуват или одобрят отделни части от Разработката, съгласно действащото в Република България законодателство, включително, но не само да отстранява посочените от **Възложителя** недостатъци и пропуски в Разработката за своя сметка. При възникване на различия между указанията на **Възложителя** и компетентния орган, **Възложителят** ще инструктира допълнително **Изпълнителя**;

6. да внесе исканите поправки, съответно – да извърши преработка на частите от Разработката за своя сметка в срок, определен от **Възложителя**;

7. да осигури Разработката по този договор да бъде изготвена от посочените от него лица (ключови експерти и други експерти), съгласно списъка от офертата си;

8. да не възлага работата или части от нея на подизпълнители, извън посочените в офертата си;

9. да изготвя, осигурява и представя за своя сметка данните и документите, необходими за съгласуване и одобряване на изготвените от него проекти от компетентните органи извън администрацията на **Възложителя**;

10. да участва и осигури за своя сметка участието на ключовите експерти, другите специалисти и подизпълнителите при приемането на работата от **Възложителя** или друг компетентен орган;

11. да осигури необходимите съгласувания с всички органи извън администрацията на **Възложителя**;

12. да поддържа и подновява гаранцията по чл. 14, ал. 1, б. "б".

13. да сключи договори за подизпълнение с посочените в офертата му подизпълнители в срок от..... дни от влизането в сила на този договор и да представи оригинален екземпляр на **Възложителя** в 3-дневен срок.

(2) **Изпълнителят** се задължава да присъства на всички срещи, свързани с обсъждане и разглеждане на проекта или която и да е негова съставна част.

(3) **Изпълнителят** поема задължение да не използва по никакъв начин, включително за свои нужди или като я разгласява пред трети лица, каквато и да било информация за **Възложителя**, негови служители или контрагенти, станала му известна при или по повод изпълнението на този договор. **Изпълнителят** поема задължение да осигури тези действия от всяко лице от екипа си и от подизпълнителите си.

(4) **Изпълнителят** се задължава да спазва изискванията за мерките по информация и публичност, съгласно Регламент 1303/2013 на Европейската комисия и съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014.

VI. ПЕРСОНАЛ И ПОДИЗПЪЛНИТЕЛИ НА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ

Чл. 11. (1) Персоналът на **Изпълнителя** се състои от:

1. ключови експерти – посочени в офертата му;
2. други експерти;
3. помощен персонал.

(2) Подизпълнителите на **Изпълнителя** са посочени в офертата му.

(3) **Изпълнителят** отговаря за действията на подизпълнителите като за своя работа, действия и бездействия, както пред **Възложителя**, така и пред трети лица.

(4) Оттеглянето, замяната и привличането на ключови експерти, е допустимо само със съгласието на **Възложителя**.

(5) Оттегляне на ключов експерт и замяната му с друг ключов експерт се допуска само по сериозни лични и здравословни причини, които не позволяват на експерта да продължи да работи по изпълнението на поръчката или в случаите когато той напусне консултанта (в качеството му на работодател).

(6) В случая по ал. 5 **Изпълнителят** е длъжен своевременно да осигури нов ключов експерт, който да отговаря на изискванията на техническата спецификация за съответния експерт.

VI. ПРИЕМАНЕ НА РАБОТАТА

Чл. 12. (1) В случаите, в които съгласно действащото законодателство не е необходимо съгласуване или одобрение на отделните части от Разработката от компетентен административен орган извън администрацията на **Възложителя**, **Възложителят** се произнася по частта от Разработката като:

1. одобрява съответния доклад и приема частта от разработката, за което страните подписват протокол;

2. изисква изменения и/или допълнения или цялостна преработка на частта от Разработката, в определен от него срок;

3. отказва да приеме частта от разработката, като се мотивира за това.

(2) В случаите по ал. 1, т. 2 **Възложителят** приема разработката в срок до две седмици след предаването на преработената разработка или съответната част от нея, ако са спазени поставените от него изисквания и разработката отговаря на изискванията на **Възложителя**. Изпълнителят е длъжен да отрази коментарите и бележките на **Възложителя** в срок от 1 (една) седмица след получаването им или в рамките на друг изрично посочен срок от **Възложителя**.

Чл. 13. (1) Ако в периода, предвиден за одобрение на докладите **Изпълнителят** не е удовлетворил изискванията на **Възложителя**, **Възложителят** уведомява писмено **Изпълнителя** за това, най-късно в срок до 1 (една) седмица след изтичане на срока за одобрение.

(2) В срок до 3 (три) седмици **Изпълнителят** е длъжен да направи съответните промени в докладите, съгласно изискванията на **Възложителя**.

(3) **Възложителят** разглежда и се произнася в срок до 3 (три) седмици по преработения доклад по ал. 2.

(4) Ако предложеният преработен доклад не удовлетворява изискванията на **Възложителя** в степен, в която не може да упражни правото си по ал. 2, или преработеният доклад не съответства на поставените от **Възложителя** изисквания, **Възложителят** може да прекрати този договор.

VII. ГАРАНЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА

Чл. 14. (1) **Изпълнителят** гарантира изпълнението на произтичащите от този договор свои задължения с гаранция в размер на (.....) лева, представляваща 5% (пет процента) от стойността на договора по чл. 6, ал. 1 под формата на:

а) парична сума, платена на **Възложителя** като гаранция за изпълнение на договора, или

б) безусловна и неотменяема банкова гаранция, издадена от банка, одобрена от **Възложителя**.

(2) Гаранцията по ал. 1 се освобождава от **Възложителя** поетапно, на пет части, както следва:

а) 10 % от стойността на гаранцията се освобождава в срок от 30 дни от датата на протокола по чл. 6, ал. 5 за одобряване на Встъпителния доклад и Доклад № 1;

б) 20 % от стойността на гаранцията се освобождава в срок от 30 дни от датата на протокола по чл. 6, ал. 5 за одобряване на Доклад № 2, Доклад № 3 и Доклад № 4;

в) 30 % от стойността на гаранцията се освобождава в срок от 30 дни от датата на протокола по чл. 6, ал. 5 за одобряване на Доклад № 5 и Доклад № 6;

г) 20 % от стойността на гаранцията се освобождава в срок от 30 дни от датата на протокола по чл. 6, ал. 5 за одобряване на Доклад № 7 и Окончателния доклад;

д) 20 % от стойността на гаранцията се освобождава в срок от 30 дни след изтичане на срока на техническата поддръжка и консултации съгласно чл. 10, ал. 1, т. 3.

Възложителят освобождава гаранцията, без да начислява лихва върху нея.

(3) **Възложителят** задържа или усвоява гаранцията, ако **Изпълнителят** не изпълни изцяло или частично задълженията си по договора, както и в случай на разваляне на договора по вина на **Изпълнителя**.

VIII. ОТГОВОРНОСТ И САНКЦИИ

Чл. 15. (1) При забавено изпълнение на задълженията по този договор, **Изпълнителят** дължи неустойка на **Възложителя** в размер на 0.1 %, за всеки ден забава до деня на изпълнението включително, но не повече от 10 % от стойността на договора, посочена в чл. 6, ал. 1.

(2) При забава в изпълнението на задълженията по чл. 10 с повече от 30 дни **Възложителят** има право да развали едностранно този договор без предизвестие.

(3) При забавено изпълнение на задължението да плати възнаграждението по чл. 6, **Възложителят** дължи лихва в размер на законната лихва за съответния период, за дължимата част от възнаграждението, съгласно чл. 6, ал. 1.

(4) При неизпълнение на задължението по чл. 10, ал. 1, т. 3 **Изпълнителят** дължи неустойка в размер на 0.1 % от стойността на договора, посочена в чл. 6, ал. 1, за всеки отделен случай.

Чл. 16. Изправната страна има право на обезщетение за претърпените вреди и пропуснатите ползи, които надхвърлят размера на съответната неустойка.

Чл. 17. Ако **Изпълнителят** не изпълни задължението си да отстрани недостатъците по разработката, **Възложителят** може да възложи дейността на трето лице. Разходите по отстраняването на недостатъците са за сметка на **Изпълнителя**.

Чл. 18. (1) Страните не отговарят една спрямо друга за неизпълнение или неточно изпълнение на свое задължение в резултат на настъпило форсмажорно събитие (непреодолима сила), в това число и за причинените от това неизпълнение вреди.

(2) Алинея 1 не се прилага за права или задължения на страните, които са възникнали или е трябвало да бъдат изпълнени преди настъпване на непреодолимата сила.

(3) Не е налице непреодолима сила, ако събитието е настъпило в резултат на неположена грижа от някоя от страните или ако при полагане на дължимата грижа то може да бъде преодоляно.

(4) Страната, изпълнението на чието задължение е възпрепятствано от форсмажорно събитие, е длъжна в тридневен срок писмено да уведоми другата страна за настъпването, съответно – за преустановяване въздействието на непреодолимата сила. Тя е длъжна да представи във възможно най-кратък срок и сертификат за форсмажор, издаден от Българската търговско-промишлена палата.

(5) Страната, изпълнението на чието задължение е възпрепятствано от форсмажорно събитие, не може да се позовава на непреодолима сила, ако не е изпълнила задължението си по ал. 4.

IX. ПРЕКРАТЯВАНЕ И РАЗВАЛЯНЕ НА ДОГОВОРА

Чл. 19. (1) Този договор се прекратява:

1. с изпълнението му;
2. по взаимно съгласие между страните, изразено в писмена форма.

(2) Този договор може да бъде прекратен едностранно от **Възложителя**, ако в резултат на обстоятелства, възникнали след сключването му, не е в състояние да изпълни задълженията си.

Чл. 20. (1) Този договор може да бъде развален с едностранно писмено 14-дневно предизвестие, отправено от изправната страна, до страната, която не е изпълнила свое задължение по този договор.

(2) Възложителят има право едностранно да развали договора без предизвестие:

1. в случаите по чл. 15, ал. 2;

2. ако Изпълнителят наеме и възложи изготвянето на Разработката или на някоя нейна част на подизпълнители, които не са посочени в офертата му.

Х. ДРУГИ УСЛОВИЯ

Чл. 21. За неуредените в този договор въпроси се прилагат разпоредбите на Закона за задълженията и договорите, Закона за обществените поръчки и други нормативни актове, уреждащи взаимоотношенията между страните.

Чл. 22. Всички спорове между страните се уреждат чрез преговори, а при непостигане на съгласие – по съдебен ред.

Чл. 23. Всички съобщения във връзка с този договор са валидни, ако са направени в писмена форма от упълномощените представители на страните и изпратени на съответните адреси (в т.ч. факс номера), посочени в този договор. Ако някоя от страните промени адреса си (в т.ч. факс номера си), следва незабавно да уведоми другата за направените промени.

Лице за контакти от страна на Възложителя е....., а от страна на Изпълнителя е.....

Адрес за контакти:

За Възложителя:

София 1000, ул. „Дякон Игнатий” № 9

Факс.....

За Изпълнителя:

.....

Факс

Настоящият договор се състави и подписа в три еднообразни екземпляра – два за Възложителя и един за Изпълнителя и съдържа следните приложения, неразделна част от него:

1. Техническа спецификация.
2. Оферта на участника.
3. Документация за обществената поръчка.

ЗА ВЪЗЛОЖИТЕЛ:

ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛ:

Ивайло Московски

*Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията*

Иван Иванов

Директор на дирекция „Финанси”

ДЕКЛАРАЦИЯ

по

Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата,
регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях
лица и техните действителни собственици

Долуподписаният/-ата,
в качеството ми на (посочете длъжността)....., на
(посочете фирмата на участника), с ЕИК
....., със седалище и адрес на управление:
.....

ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:

1. Представяваното от мен дружество е /не е регистрирано в юрисдикция с
/ненужното се зачертава/
преференциален данъчен режим, а именно: _____.

2. Представяваното от мен дружество е / не е свързано с лица*, регистрирани в
/ненужното се зачертава/
юрисдикции с преференциален данъчен режим, а именно: _____.

3. Представяваното от мен дружество попада в изключението на чл. 4, т.
** от Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата,
регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и
техните действителни собственици.

Забележка: Тази точка се попълва, ако дружеството е регистрирано в
юрисдикция с преференциален данъчен режим или е свързано с лица, регистрирани в
юрисдикции с преференциален данъчен режим.

4. Запознат съм с правомощията на възложителя по чл. 6, ал. 4 от Закона за
икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции
с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни
собственици, вр. § 7, ал. 2 от Заключителните разпоредби на същия.

Известно ми е, че за неверни данни нося наказателна отговорност по чл. 313 от
Наказателния кодекс.

Дата _____ 2014 г.

ДЕКЛАРАТОР: _____

Гр. _____

(подпис)

В зависимост от правноорганизационната форма на участниците,
декларацията се представя от едно от лицата, посочени в чл. 47, ал. 4 от ЗОП.

* § 1, т. § 1. (1) от Търговския закон "Свързани лица" са:

1. съпрузите, роднините по права линия - без ограничения, по съребрена линия - до четвърта степен включително, и роднините по сватовство - до трета степен включително;
 2. работодател и работник;
 3. лицата, едното от които участва в управлението на дружеството на другото;
 4. съдружниците;
 5. дружество и лице, което притежава повече от 5 на сто от дяловете и акциите, издадени с право на глас в дружеството;
 6. лицата, чиято дейност се контролира пряко или косвено от трето лице;
 7. лицата, които съвместно контролират пряко или косвено трето лице;
 8. лицата, едното от които е търговски представител на другото;
 9. лицата, едното от които е направило дарение в полза на другото.
- (2) "Свързани лица" са и лицата, които участват пряко или косвено в управлението, контрола или капитала на друго лице или лица, поради което между тях могат да се уговарят условия, различни от обичайните.

** Чл. 4 от Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни собственици

1. акциите на дружеството, в което пряко или косвено участва дружество, регистрирано в юрисдикция с преференциален данъчен режим, се търгуват на регулиран пазар в държава - членка на Европейския съюз, или в друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на пазар, включен в списъка по Кодекса за социално осигуряване, Закона за публичното предлагане на ценни книжа или Закона за дейността на колективните инвестиционни схеми и на други предприятия за колективно инвестиране, и действителните собственици - физически лица, са обявени по реда на съответния специален закон;

2. дружеството, регистрирано в юрисдикция с преференциален данъчен режим, е част от икономическа група, чието дружество майка е местно лице за данъчни цели на държава, с която Република България има влязла в сила спогодба за избягване на двойното данъчно облагане или влязла в сила споразумение за обмен на информация;

3. дружеството, регистрирано в юрисдикция с преференциален данъчен режим, е част от икономическа група, чието дружество майка или дъщерно дружество е българско местно лице и неговите действителни собственици - физически лица, са известни или се търгува на регулиран пазар в държава - членка на Европейския съюз, или в друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство;

4. дружеството, в което пряко или косвено участва дружество, регистрирано в юрисдикция с преференциален данъчен режим, е издател на периодични печатни произведения и е представило информация за действителните собственици - физически лица, по реда на Закона за задължителното депозирание на печатни и други произведения.