



**TRANSPARENCY
INTERNATIONAL
BULGARIA**

ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ НА АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ”

МЕЖДИНЕН ДОКЛАД

ОТ

РАЗСЛЕДВАНЕТО НА TRANSPARENCY INTERNATIONAL – БЪЛГАРИЯ

**НА ПРОБЛЕМИТЕ, СВЪРЗАНИ С ИЗГРАЖДАНЕ НА
АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ” КАТО ПУБЛИЧНО - ЧАСТНО
ПАРТНЬОРСТВО МЕЖДУ РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И
“АВТОМАГИСТРАЛА ТРАКИЯ” АД**

**СОФИЯ
АПРИЛ 2005**

СЪДЪРЖАНИЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ	стр. 3
II. ОБЩИ КОНСТАТАЦИИ И КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ПРОЗРАЧНОСТТА НА ПРОЦЕДУРАТА	стр. 6
III. ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ПО ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ НА АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ”	стр. 9
IV. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА СДЕЛКАТА ПО ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ НА АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ”	стр. 16
V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	стр. 30

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото разследване на Transparency International – България има извънреден характер. В своята практика на наблюдение и разследване на приватизационни и инвестиционни проекти, инициирани от българската държава през последните седем години, Transparency International винаги е съблюдала правилата, които нашата международна организация прилага в сътрудничеството си с демократичните държавни институции по света. Тези правила включват покана и установяване на официални взаимоотношения с правителството по повод на конкретния проект или сделка, сключване на договор за сътрудничество, при който нашите експерти получават достъп до служебната документация, срещу клауза за конфиденциалност до окончателното приключване на сделката. Процесът приключва с публикуване на официален доклад на нашата организация, който съдържа оценка за спазването на критериите по прозрачност и законосъобразност на процедурите и крайните резултати по сделката. Положителната оценка на Transparency International винаги е била надежден сертификат за способността на държавните институции да ограничават корупцията и конфликта на интереси в публичните отношения.

По тази процедура Transparency International – България участва в наблюдението на серия от сделки на българските правителства след 1998 г., като оценките ни за тяхното протичане са били различни: от положителни в случаите за втори GSM оператор, до категорично отрицателни при първата процедура за приватизация на БТК, която бе прекратена, включително и по наше настояване¹.

Като национално представителство на най-голямата световна коалиция за противодействие на корупцията, Transparency International - България разполага с мрежа от национални и международни експерти, които са изтъкнати специалисти в различни области на обществения живот. При осъществяване на своите дейности организацията провежда последователна политика за установяване на среда на почтеност и гарантиране на прозрачност на работата на националните институции, медиите и гражданското общество.

За четирите години на своето управление, правителството на Симеон Сакскобургготски нито веднъж не пожела да установи контакт с Transparency International по повод на своите икономически проекти – приватизационни или инвестиционни. Това е и причината, поради която ние не сме поемали инициативата за подобно сътрудничество – нашата работа е много трудна, ако не сме желан партньор. Изключение направихме само за концесионната сделка за магистрала „Тракия“. В продължение на месеци до нас бяха изпращани сигнали с подозрения за подготовка на гигантска корупционна схема, в резултат на която българското гражданство ще бъде принудено да плати чрез публичните фондове на държавата от 3 до 7 пъти по-висока цена за изграждането на останалите 164 километра от трасето на магистралата, отколкото са средните европейски цени за изграждане на пътна инфраструктура. През последните два месеца нашият редовен мониторинг на българските медии буквално ни заля с анализи и оценки за пряко нарушаване на българските закони от правителството в стремежа му да запази в пълна тайна подготовката за сключване на концесията. Огромните мащаби на потенциалната вреда за националния интерес, както и безпрецедентните мерки за изолиране на обществеността от информация за

¹ Докладите от осъществения мониторинг могат да бъдат намерени на интернет страницата на Transparency International – България: www.transparency-bg.org.

подготвяната сделка ни принуди да проведем настоящето извънредно разследване на случая.

Както вече подчертахме, нашите доклади обикновено се базират на официално предоставена ни информация – публична и конфиденциална – за протичането на договорния процес и финализирането на конкретната сделка. В настоящия случай официалното ни писмо до министъра на регионалното развитие и благоустройството за допускане на нашата организация до договорен процес на мониторинг бе отхвърлено с мълчание. Министърът се опита да контактува пряко с международния секретариат на Transparency International, очевидно непознавайки правилата и процедурите на нашата международна мрежа². Очевидно, не можехме да разчитаме на официален допуск до служебна информация. Същевременно неправомерното засекретяване на цялостната процедура по концесионната сделка направи невъзможно да ползваме и достоверна публична информация по въпросите, които ни интересуват. Представители на правителството и неговото парламентарно мнозинство периодично предоставяха откъслечни и крайно противоречиви сведения за подготвяната и в – крайна сметка – финализирана в края на месец март т. г. сделка.

Отделни документи, части от документи и свидетелства за предприети процедури, варианти на подготвяния договор периодично се процеждаха в публичната среда, въпреки „строго поверителния“ им характер. Ние можехме да ги използваме за нашето разследване, но не се изкушихме да нарушим българските закони като огласяваме информация за „служебно ползване“, въпреки неправомерността за нейното засекретяване. Решихме да оставим нарушаването на законите като „запазена марка“ за действията на правителството на Симеон Сакскобургготски. За целите на наблюдението, което осъществихме, и чиито резултати излагаме в настоящия доклад сме използвали следните източници на информация:

- Публични изявления в медиите на официални лица от правителството и парламентарното му мнозинство, въпреки тяхната противоречивост и очевидна насоченост да заблуждават, а не да информират;
- Информация от проведени парламентарни разисквания по темата, която няма поверителен характер;
- Документи на българските държавни институции, приети и публикувани през последните 12 години – включително международни споразумения с ЕС;
- Документи на ЕС и на други европейски и международни организации;
- Българските закони, регламентиращи поведението на правителството и неговите частни партньори при концесиониране с публично-частно участие;
- Acquis Communautaire на ЕС;
- Документи и правилници на български държавни институции, които „по спешност“ бяха свалени от web-страниците им, за да не предоставят аргументи на общественото мнение срещу подготвяната сделка.

Този обхват на нашите източници направи необходимо определянето на нашия доклад по наблюдението като „междинен“. Това са резултатите от нашата работа до този момент. Ние ще продължим разследването и ще осигуряваме пълноценна информация по развитието на концесионната сделка за магистрала „Тракия“ както на българското обществено мнение и институции, така и на международните институции и общественост, които следят поведението на българската държава в контекста на нейното присъединяване към ЕС.

² Цялата кореспонденция на български и английски език може да бъде намерена на интернет страницата на Transparency International - България www.transparency-bg.org.

През м. март 2005 г. Transparency International – България осъществи разследване и анализ на три основни кръга от проблеми, свързани с предоставянето на концесия на автомагистрала “Тракия” посредством схемата на публично-частно партньорство при нейното изграждане. На първо място, това са проблеми, свързани с прозрачността на процедурата. Вторият кръг от проблеми, които са анализирани, са проблемите по законосъобразността на процедурите. Третият изследван кръг от проблеми са въпросите, свързани с целесъобразността на подготвяната сделка. Докладът беше разработен на основата на неофициална информация и на информация изнесена в медиите. Експертният състав включва юристи, икономисти, специалисти по инфраструктура и политолози.

II. ОБЩИ КОНСТАТАЦИИ И КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ПРОЗРАЧНОСТТА НА ПРОЦЕДУРАТА

Настоящият доклад е изготвен на базата на предварителни, неофициални материали. Сключеният договор и другите материали по казуса не бяха официално предоставени на Transparency International - Bulgaria от страните по договора или от компетентните държавни органи.

След задълбочена оценка на оскъдната и противоречива информацията, с която Transparency International – България разполага, следва да се направи извода, че цялостната процедура по възлагане на концесията – от избора на консултант за изработка на необходимите анализи, до избора на фирма – реализираща концесионния договор, е **непрозрачна и неотговаряща на стандартите** и изискванията при реализиране на публични инфраструктурни обекти от такъв значим мащаб. Непрозрачността и липсата на достъп до информация за параметрите на сделката водят като логична последица невъзможността за осъществяване на публичен контрол за ефективност, законосъобразност и целесъобразност на изразходваните ресурси.

В подкрепа на посочената теза могат да се приведат следните аргументи:

На първо място, **липсва информация защо е възприет подходът за предоставяне на магистрала “Тракия” на концесия без провеждането на търг или конкурс**. Това крие сериозна опасност в бъдеще страната ни да бъде третирана по същия начин, както съседна Румъния при предоставянето на една от най-големите си магистрали без търг или конкурс на фирмата “Бехтел” – а именно, като страна с високо ниво на непрозрачност при управлението, към която се отправят сериозни обвинения в корупция. Предоставянето на концесията без търг или конкурс създава опасен прецедент относно бъдещи сделки от стратегическо значение за България, тъй като всеки следващ кандидат с основание ще предявява претенции да му бъде предоставен същия облекчен режим.

На второ място, **не са изяснени начинът и основанията за избор на фирмата - консултант**, която е извършила анализите за магистралата. Четирите задължителни анализа по сделката – правен, финансов, екологичен и социално-икономически – са възложени на малка и неизвестна българска фирма “Инфрапроектконсулт”, която е избрана без търг в нарушение на закона.

Следва да се отбележи, че при подобен тип сделки с цел осигуряване на по-сериозен контрол за надеждност на анализите, се наемат и одитори на консултанта, които правят независима проверка на всички параметри и методологии за анализ³.

На трето място, **анализите са засекретени**, въпреки че по закон те нямат юридическа стойност, преди части от тях да преминат през публично обсъждане – което разглежда правния статут на собствеността по трасето, ОВОС и т.н. Отсъстват – или са засекретени – публичните по закон протоколи на висшите експертни съвети по териториално и селищно устройство, строителство и регионално развитие и по екология⁴.

³ За сравнение – консултациите за съпоставими по мащаб сделки се извършват от Дойче банк, Мерил линч и други авторитетни компании от подобен ранг.

⁴ Посочените висши експертни съвети са създадени и заседават, респективно в Министерство на регионалното развитие и Министерство на околната среда и водите.

За да бъде ограничен достъпът до документацията, свързана с концесионирането на Автомагистрала „Тракия“, **цялата информация е засекретена** и по силата на Закона за класифицираната информация министърът на регионалното развитие и благоустройство поставя върху документите гриф „за служебно ползване“. Правителството се позовава на ЗДОП, чл.13, ал. 3, т. 2. Този член обаче засяга само хода на преговорите и не се отнася до анализите, предвидени в чл. 6, ал. 2 от Закона на концесиите, а именно: правен анализ, финансово-икономически анализ, социален анализ и екологически анализ. Тези анализи трябва да бъдат изготвени преди вземането на решението на Министерския съвет и са легитимното основание за това решение. Това са публични документи, които не са част нито от договора, нито от преговорите по неговото сключване. ЗКИ предвижда Министерството на Регионалното Развитие и Благоустройството (МРРБ) да приеме и публикува списък на класифицираните документи, който да се основава на закон, въвеждащ конкретните категории служебна тайна. Такъв закон в областта на концесиите няма, а МРРБ не е публикувало горния списък. Въпреки посочените обстоятелства **цялата документация за концесията на Автомагистрала „Тракия“ е засекретена неправомерно.**

На четвърто място, **отказан е какъвто и да било достъп до договора**, дори и след неговото подписване. Достъп до документацията нямат нито народните представители, нито медиите, нито неправителствените организации.

Самият концесионен договор също не може да бъде включен към категорията на документи с ограничен достъп. Основание за това твърдение е самият Закон за концесиите, който е правното основание за сключването на договора за отдаване на концесия на Автомагистрала „Тракия“ (на основание чл. 4, т. 6, чл. 6, ал. 1 и чл. 7 от Закона за концесиите във връзка с чл. 11, ал. 1, чл. 12, т. 2, чл. 13 и чл. 16, ал. 4 от Закона за пътищата и § 3б от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите).

На пето място, **чл. 29 от Глава шеста „Национален концесионен регистър“ от Закона за концесиите, изрично заявява, че Министерският съвет създава и поддържа Национален концесионен регистър.** В посочения регистър се вписват данни за всички предоставени концесии на територията на Република България и към него се води публичен архив, в който се съхраняват досиетата по всички предоставени концесии. Изрично се подчертава, че този регистър е публичен и до него се осигурява достъп, включително и чрез интернет. Националният концесионен регистър съдържа партида за всяка концесия с изрично определени от закона данни. В него се съхраняват оригиналите на концесионните договори и всички анекси и приложения към тях.

В съответствие с чл. 31 ал. 2 от Закона за концесиите и чл. 54 от Правилника за неговото прилагане, цялата документация по концесията на Автомагистрала „Тракия“ следва да бъде изпратена в публичния Национален концесионен регистър в седемдневен срок. Неизпълнението на това задължение представлява грубо закононарушение. **Позоваването на принципа на опазване на търговската тайна е юридически неиздържан мотив за укриване на истината за концесията на Автомагистрала „Тракия“.**

Самото досие по концесията, което представлява съвкупност от всички документи по концесията, е публично по силата на Закона за концесиите. Съгласно задължително тълкуване на Върховния административен съд „публичност“ означава достъпност на тези документи за всички граждани на Република България. Това законово правило не е спазено и на практика е **нарушен принципът за публичност на дейността на администрацията.**

На този етап не е възможно да се осъществи проверка в регистъра, тъй като той все още не е изграден. Съгласно § 2 (2) от Закона за изменение и допълнение на Закона

за концесиите, специализираната администрация на МС извършва необходимата организация и създава Националния концесионен регистър в 6-месечен срок от влизането му в сила. Законът беше обнародван в ДВ бр. 80 от 14 септември 2004 и срокът за неговото създаване изтече на 17 март 2005 г. Отговорността за факта, че към м. април 2005 г. регистърът все още не съществува и не функционира е изцяло на правителството, тъй като неизработването на регистъра в посочения срок представлява нарушение на чл. 29 от ЗК.

На последно място, но не и по значение, **позицията на ЕС по отношение на предоставянето на концесии недвусмислено подкрепя необходимостта за прозрачност в действията на правителствата при сключване на договори в областта на строителството, възлагането на обществени поръчки, предоставяне на обществени услуги, доставки на стоки и сключването на стратегически сделки с голям обществен интерес.** В съответствие с член 2 от Директива 2004/18/ЕС на ЕС от 31. 03. 04⁵ при възлагането на такъв тип договори следва да се спазват принципите на равнопоставеност, недискриминация, взаимно признаване на права, пропорционалност и прозрачност. Съблюдаването на тези принципи осигурява разгръщането на пълния ефект на договорите и гарантира конкуренцията между участниците в процедурите.

⁵ Директива 2004/18/ЕС на ЕС от 31.03.04 г. относно координирането на процедурите по възлагане на договори в областта на строителството във връзка със спечелени обществени поръчки, възлагане на договори за доставка на стоки и възлагане на договори за предоставянето на услуги.

III. ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ПО ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ НА АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ”

1. 1. Действаща нормативна уредба по предоставяне на концесията

Министерският съвет е приел Решение № 1043 от 30 декември 2004 г. за предоставяне на концесия, чийто предмет е предоставяне на особено право на ползване върху обект – изключителна държавна собственост, представляващ републикански път „Калотина – Софийски околновръстен път (Северна дъга) – Оризово – Стара Загора – Нова Загора – Ямбол – Карнобат – Бургас”, наричан за кратко Автомагистрала „Тракия”.

Според страните по договора, потвърдено от Решение на МС, издадено на основание чл. 6 от ЗК⁶, договорените клаузи напълно съответстват на българските закони. Към предложението за предоставяне на концесия се представят правен, финансово - икономически, социален и екологичен анализ за концесията.

Сключеният Договор за предоставяне на концесия върху републикански път “Автомагистрала Тракия” (Договора) намира правна основа в действащите законови нормативни актове - Закон за концесиите (ЗК), Закон за пътищата (ЗП), Закона за държавната собственост (ЗДС), Търговския закон (ТЗ), Закона за защита на конкуренцията (ЗЗК), Закона за държавните помощи (ЗДП), Правилника за прилагане на ЗК(ППЗК) и други законови и подзаконови нормативни актове. Нито един от тези нормативни актове не дава възможност да бъде избегната процедурата по провеждане на търг или конкурс. В този смисъл **Решението на МС, с което се предоставя концесия на магистрала “Тракия” без търг или конкурс, е немотивирано и не почива на годна юридическа основа, което го прави незаконосъобразно.**

1.2. Основни несъответствия между разпоредбите на българското законодателство и предоставянето на концесия на магистрала Тракия

Експертите на Transparency International - България констатираха следните несъответствия:

1. Концесионерът – смесеното търговското дружество “Магистрала Тракия” АД е определен като такъв в нарушение на чл. 8 ал. 1 от ЗК⁷ и чл. 13, ал. 1 от ППЗК⁸.

Посоченият законов текст въвежда правилото за провеждането на търг или конкурс при определяне на концесионер, с който държавата да сключи отделен

⁴ Чл. 6 ал. 1 от Закона за концесиите “Решението за предоставяне на концесия се приема от Министерския съвет”.

⁵ Чл. 8 ал. 1 от Закона за концесиите “Концесионерът се определя чрез търг или конкурс или без търг или конкурс в определени със закон случаи.” Например съгласно чл. 36 от ЗПСК “Търговски дружества, в които държавата притежава акции или дялове, с обявена процедура за приватизация, които ползват обекти и/или извършват дейности, подлежащи на концесиониране, включително в случаите по § 3, ал. 2 от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите, получават концесии за ползването на обекти и/или извършваните дейности без търг или конкурс, освен в случаите по чл. 38”.

⁶ Чл. 13. (1) Концесионерът се определя чрез конкурс или търг. В определени със закон случаи концесионерът се определя без търг или конкурс.

концесионен договор. Изключение от това правило се допуска само, ако е предвидено с изрична законова разпоредба – например чл. 36 от ЗПСК.

В настоящия случай държавните органи и в частност министърът на регионалното развитие и благоустройството се позовават на нормата на §36 (1) от “Преходните и заключителни разпоредби” на ЗК, където се допуска Министерският съвет да предостави без търг и конкурс концесия на дружества, в които държавата като акционер има дялово или акционерно участие с номинална стойност над 300 000 лева, съставляващо не по-малко от 25 % от капитала на дружеството.

Като допълнителен аргумент се изтъква и Решение № 30/17.11.1998 г. по конституционно дело №23/1998 г. на Конституционния съд, в което е отхвърлено искането за обявяване на противоконституционност на §36 от “ПЗР” на ЗК.

Внимателният прочит на Решение № 30 и систематичното тълкуване на нормите на закона налагат коренно различен правен извод от този на правителството, защото хипотезата на §36 на ЗК⁹ е относима към заварените случаи на държавни предприятия, при влизане на ЗК в сила¹⁰. Както изрично е посочил КС “Хипотезата на § 36 ЗК не касае първоначално отпускане на концесия, поради което не може да се оправдаят опасенията, че чрез нея ще се дерогира конкурентният начин за предоставяне на концесия”¹¹.

Нещо повече, Конституционният съд изрично посочва, че “Смисълът на преходните §2 и §3, включително и §36, е да се постигне относителна стабилност в статута на вече раздадени за ползване обекти - публична държавна собственост”. С разпоредбата на §36 от ПЗР на ЗК се толерират вече придобити права, което противоречи на конституционния принцип на чл. 57, ал. 1 от Конституцията, според който основните права на гражданите са неотменими¹².

В конкретния случай не става въпрос за заварено концесионно правоотношение, а за възникване на ново такова, въз основа на процедура, регламентирана в ЗК. Към този извод насочва и чл. 34 от УПЗНА¹³.

⁹ § 36 (1) на “Преходните и заключителни разпоредби” на Закона за концесиите “Министерският съвет може да предостави без търг или конкурс концесия на дружества, в които лицата по §3, ал. 1 имат акционерно участие или дялово участие с номинална стойност над 300 000 хиляди лева, съставляващи не по-малко от 25 на сто от капитала на дружеството.

¹⁰ Сключването на концесионен договор от лице, определено без търг или конкурс в хипотезата на § 36 ЗК, се обяснява в мотивите при внасяне на законопроекта с необходимостта да се проведе по-добро реструктуриране на дружествата с държавен капитал, които в момента оперират с концесии-Р-30-98 КС

¹¹ Решение № 30/17.11.1998 г. по конституционно дело №23/1998 на Конституционния съд, стр. 5.

¹² “Разпоредбата на § 36 от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите (създадена като нова - ДВ, бр. 61 от 1997 г.) дава право на Министерския съвет да предоставя без търг или конкурс концесия на дружества, в които лицата по § 3, ал. 1 от същия закон имат акционерно или дялово участие с номинална стойност над 300 млн. лв., съставляващо не по-малко от 25 на сто от капитала на дружеството. Лицата по § 3, ал. 1 от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите са еднолични търговски дружества с държавно имущество и държавни предприятия по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, които са придобили права върху обектите по чл. 4 ЗК и извършват дейности по чл. 5 ЗК преди създаване на концесионния режим. (Решение №30/1998 г. на КС).

Лицата по § 3, ал. 1 от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите са еднолични търговски дружества с държавно имущество и държавни предприятия по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, които са придобили права върху обектите по чл. 4 ЗК и извършват дейности по чл. 5 ЗК преди създаване на концесионния режим”. (Решение №30/1998 г. на КС).

¹³ Съгласно чл. 34 от Указ № 883 за прилагане на ЗНА “С преходни разпоредби се продължава действието на правила, отменени с новия нормативен акт, или се урежда тяхното прилагане спрямо висящи правоотношения или спрямо юридически факти, които са започнали, но не са завършени при действието на отменения акт”.

Нито “Автомагистрали” ЕАД, нито “Техноекспортстрой” ЕАД София като държавни предприятия, са получили въз основа на действаща правна норма права върху обекта, следователно не само за тях, но и за създаденото ново предприятие – акционерно дружество, преходната норма на §3б от ЗК няма правно действие.

Прави впечатление коренната промяна в становищата на министъра на регионалното развитие, изразени в хода на конституционното дело и понастоящем. В официалното становище до Конституционния съд министърът на регионалното развитие и благоустройството подкрепя искането за отмяна на разпоредбата на §3б, тъй като не всички еднолични държавни дружества са ползвали обектите, обявени за държавен монопол, преди влизане в сила на концесионния режим.

Понастоящем в официалните изявления на отговорни служебни лица от МРРБ се застъпва становище, че именно тази преходна норма на ЗК е приложима за получаването на концесията без търг или конкурс на новосъздаденото смесено дружество.

Ето защо, експертите на Transparency International – България считат, че е налице сериозно нарушение на действащото българско законодателство относно предоставянето на изключителна държавна собственост, каквато е републиканската пътна мрежа.

Концесионерът, който не е държавно дружество, тъй като, според регистрирания устав на дружеството, частните акционери имат “решаващо влияние” в управлението му, не е трябвало да се ползва от облекчения правен режим, регламентиран в заключителната разпоредба на ЗК.

За да придобие концесионния обект, концесионерът е трябвало да се яви на търг или конкурс. На този търг или конкурс, организиран чрез тайно или явно наддаване, в най-голяма степен, могат да се сравняват икономически параметри на всеки един кандидат.

2. Концесионерът получава като обект на концесията не само новоизградените от него пътни участъци,¹⁴ но и вече изграден от държавата пътен участък¹⁵, а също така и участъци, които се строят в момента с финансови средства от държавата и от програма на Европейския съюз¹⁶. Това противоречи на чл. 2, ал. 1, т. 1 от ЗК, според който концесия е предоставянето на особено право на ползване върху обекти - публична държавна собственост, които ще бъдат изградени от концесионера с негови средства.

Към обекта на концесията, освен републиканския път и свързаните с него ГОЛ съоръжения, бази за управление и поддържане на автомагистралата, са включени и крайпътни обслужващи комплекси, които са вече изградени и са в експлоатация.

Така записан, обектът на концесия е изключително широко дефиниран и излиза от нормално приетата дефиниция за концесията като особено вещно право на ползване върху обект - изключителна публична държавна собственост.

По същество концесионерът не получава добивите от ползваната вещ - републиканския път (получаването на добивите се изразява във възможността да ползва обекта по предназначение като събира такси за преминаване), а получава

В съответствие с чл. 35, ал. 1 “В заключителните разпоредби се включват правилата, с които се придава обратна сила на акта, отлага се неговото действие или то се ограничава за част от теорията на страната.”

¹⁴ Пътен участък “ Калотина-Драгоман”, пътен участък “Драгоман София”, пътен участък “ Софийски околворъстен път – северна дъга” и пътен участък “ Стара Загора-Карнобат”.

¹⁵ Пътен участък “София-Оризovo”.

¹⁶ Пътен участък “ Оризovo-Стара Загора “ и пътен участък “ Карнобат-Бургас”.

изключителни права за дейност, която по своята правна същност е търговска дейност и не подлежи на ограниченията по ЗК.

Изключителните права за търговската дейност не кореспондират с легалната дефиниция на §1, т. 7 и 8 на ЗП, които определят обществено ползване на пътища и специално ползване на пътища като “обичайно използване на пътища за превоз на пътници и товари с общоприети пътни превозни средства или за предвижване на пешеходци”.

В чл. 14, ал. 2 от ЗП законодателят изрично третира случаите, когато обект на концесия е автомагистрала¹⁷.

В тази връзка площите, необходими за изграждане на подобни крайпътни търговски комплекси, трябва задължително да са публична държавна собственост. Законът говори за площи, а не за изградени обекти. Тълкуването на този текст очевидно насочва към смисъла на законовия текст, че законодателят е имал предвид не заварени, вече построени с обслужващи обекти терени, а само такива, които съпътстват участъци на автомагистралата и които ще бъдат изградени при условията на концесия.

Това означава, че при изградените участъци обектът на концесията следва да бъде по-тесен и държавата не може да предостави концесионни права върху обекти с търговско предназначение, които вече са построени и функционират по предназначение.

Не е ясно какъв ще е статутът на изградените обслужващи търговски комплекси от концесионера - дали ще са публична държавна собственост на принципа на чл. 92 от Закона за собствеността или чл. 7 от Закона за държавната собственост или ще останат частна собственост на концесионера.

Самият договор за концесия ще създаде опасен прецедент - част от изградените обслужващи заведения ще са частни, а друга част – ще бъдат включени в обекта на концесията като публична държавна собственост.

Според експертите на Transparency International - България, нерегламентирането на допълнително концесионно възнаграждение от концесионера съществено ощетява българската държава и му дава незаконен бонус.

3. Договорът за предоставяне на концесията съдържа няколко клаузи, които противоречат на Закона за държавните помощи. Това са:

- предоставянето на концесията без търг и конкурс;
- компенсирането на недостига при изграждане и експлоатиране на обекта;
- временното освобождаване от концесионно възнаграждение на концесионера;
- осигуряването от страна на държавата на 12% възвръщаемост на собствения капитал в полза на последния, заедно с лихви за капитализация върху тази сума, дължима от момента на сключване на концесионния договор до момента, в който концесионерът сам ще може да си осигурява този приход.

3.1. Концесионерът получава от държавата определена компенсация във вид на субсидия от държавния бюджет за покриване на недостатъчен паричен ресурс от експлоатацията на построеното трасе.

¹⁷ В случаите, когато обект на концесия е автомагистрала, концесионната територия обхваща и площите, необходими за изграждане на крайпътни обслужващи комплекси, определени с техническата документация за изграждане на автомагистралата (чл. 14 от ЗП).

Тази компенсация се формира като отрицателна резултативна величина, представляваща разликата между равностойността в евро на всички приходи на концесионера и равностойността в евро на сумата от плащания, дължими по кредита и другите разходи, предвидени в инвестиционната програма.

Фактически, тази компенсация, по своята правна природа, представлява класически пример на държавна помощ по смисъла на чл. 1, ал. 3 от Закона за държавните помощи¹⁸.

Странно е защо държавата предоставя икономическо предимство, като минимизира риска на концесионера по редовното погасяване на търговските кредитите, чрез които ще се изгражда обекта.

Проявната форма на държавната помощ – субсидия от държавния бюджет, е най-острата форма на държавна интервенция в икономиката, съгласно Методиката на Генерална дирекция “Конкуренция” на Европейската комисия.

Чрез сключения договор de facto се вмения задължение към бюджета за години напред да провизира определена сума от парите на данькоплатците за обезпечаване на финансова стабилност на един частен икономически оператор.

Същественото при анализа на конкретната клауза, е че държавата се съгласява да предостави държавна помощ на “Автомагистрала Тракия” АД, вместо да насочи ограничения финансов ресурс, инкорпориран чрез бюджета, по посока на по-важни обществени потребности.

Трябва да се има предвид, че съгласно действащото *acquis* в Европейския съюз такъв вид помощ е допустима единствено за регионално развитие.

Оценката на предоставената държавна помощ трябва да се извърши в контекста на одобрената от Съвета за асоцииране регионална карта на държавните помощи на Република България.

Анализът, извършен от експерти на Асоциация “Прозрачност без граници” доказва, че:

- държавната помощ не може да бъде приета за съвместима с принципите на свободната конкуренция, съгласно критериите на чл. 3 от Закона за държавните помощи;
- нетният еквивалент на помощта, изчислен по Форма № 1 “Методика за изчисляване на нетния еквивалент на помощта за инвестиции” (Приложение № 1 към чл. 2 на Закона за държавните помощи), надвишава значително приетия “таван” за допустима държавна помощ.

3.2. Концесионерът получава изключителна привилегия, съгласно договора, да дължи концесионно възнаграждение само, ако приходите му превишават разходите за изпълнение на дейностите по концесията, включително и правото да си осигури норма на печалба на възвръщаемост на собствения капитал в размер на 12 %.

Освен това, възнаграждение се дължи от годината, следваща тази, в която е налице подобно превишаване на приходите над разходите.

Необяснимо е защо държавата не е регламентирала срок за получаване на това възнаграждение, а е обвързала неговото получаване с бъдещо несигурно събитие.

¹⁸ Чл. 1, ал. 3 от Закона за държавните помощи – “Държавна помощ е всяка помощ, предоставена от държавата или общината, или за сметка на държавни или общински ресурси, пряко или чрез други лица, под каквато и да е форма, която нарушава или застрашава свободната конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определено предприятие, производството или търговията на определени стоки, или предоставянето на определени услуги.”

Също така, чрез договорения механизъм на концесионното възнаграждение фактически се облагодетелства концесионерът, който е гарантиран, от една страна, с компенсация при лоши икономически резултати (които могат да се дължат и на слаб мениджмънт), а от друга страна, е гарантирана една изключително добра печалба - чрез нормата на възвращаемост на собствения капитал.

Експертите на Transparency International – България считат, че са налице неравноправни клаузи в търговския договор, договорени изключително в полза на концесионера “Автомагистрала Тракия“ АД и във вреда на концедента – българската държава.

4. Налице е концентрация на стопанска дейност в нарушение на разпоредбите на глава шеста от ЗЗК.

Концесионерът “Автомагистрала Тракия“ АД е създаден като съвместно предприятие от две български държавни и три португалски дружества:

“Автомагистрали” ЕАД, което притежава 25 % от капитала на акционерното дружество;

“Техноекспортстрой” ЕАД, София, което притежава 24 % от акциите;

Останалите – 51 % от акциите, са собственост на 3 португалски фирми, както следва :

“MFS- MONIZ DA MAIA, SERRA AND FORTUNATO“ - Lisabon

“LENA ENGENHARIA E CONSTRUCOES, S. A“ - Fatimma

“SOMAGUE CONCESSOERIRS E SERVICOS, SA” - Singtra.

Експертите на Transparency International – България считат, че по този начин е осъществена концентрация на стопанска дейност по смисъла на Глава шеста от Закона за защита на конкуренцията под формата на съвместно предприятие – чл. 22 от ЗЗК¹⁹. Съгласно чл. 24, ал. 1 и ал. 4 от ЗЗК предприятията са задължени съвместно да уведомят предварително КЗК за намерението си да осъществят концентрацията.

Доколкото ни е известно подобно уведомление не е направено от предприятията, участници в концентрацията, което дава основание да се твърди, че е извършена концентрация на стопанска дейност в нарушение на ЗЗК. Още повече, че разрешението на КЗК е фактически разрешение на компетентен държавен орган по смисъла на чл. 295 от Търговския закон²⁰. Без подобно разрешение, сделката е недействителна.

Съгласно чл. 27, ал. 4 от ЗЗК, Комисията за защита на конкуренцията притежава правомощия да наложи имуществена санкция на предприятията, които не са поискали разрешение от нея, а също така да наложи и други подходящи мерки за възстановяване положението на предприятията на съответния пазар преди концентрацията, включително като разпорежи обединените капитали, дялове или имущество да бъдат разделени и/или общият контрол да бъде прекратен.

Антитръстовият регулатор трябва да се самосезира на основание чл. 36, ал. 1, т. 3 от Закона за защита на конкуренцията и след като установи, че са нарушени горните правни норми да постанови съответните решения с цел защита на конкуренцията в страната.

¹⁹ Чл. 22 от Закона за защита на конкуренцията “За концентрация на търговска дейност по смисъла на чл. 21 се счита и създаването на съвместно предприятие, трайно изпълняващо всички функции на икономически независим субект”.

²⁰ Когато за действителността на търговската сделка е необходимо разрешение или одобрение на държавен орган, сделката поражда действие от даването му (чл. 295, ал. 1 от ТЗ).

5. Концесионерът притежава изключително широки правомощия за едностранно прекратяване на концесионния договор по вина на държавата.

Става въпрос за въвеждане на клаузата “неблагоприятно въздействие” от страна на държавата.

Като “неблагоприятно въздействие” освен типичното за подобен вид договори²¹, е включена и “невъзможност на концедента (държавата) да осигури или поддържа в добро състояние пътищата, водещи към автомагистрала “Тракия”, изброени в отделно Приложение, когато същата е довела до съществено намаляване на трафика по нея”

Така записан, договорният текст е изключително неясен и същият поставя редица въпроси:

- кой ще определи дали пътищата, водещи до автомагистралата, са осигурени в добро състояние;
- какъв е критерият за път, намиращ се в добро състояние;
- по какъв критерий ще се определи кое намаляване на трафика на магистралата се дължи на проявената договорна вина на държавата, която не е осигурила добри пътища до магистралата или намаляването на трафика се дължи на икономически причини - например високи ТОЛ такси и пр.

Очевидно, облекченият начин за едностранно прекратяване на договорните отношения между страните по договора, който съществено се различава от стандартните клаузи за прекратяване на договора по чл. 87 от Закона за задълженията и договорите, е регламентиран изключително в полза на едната страна - концесионера.

Ако се активира горната хипотеза на едностранно прекратяване, държавата е задължена да преведе по сметката на концесионера предварително фиксирана сума. В допълнение е предвидено обезщетение на концесионера за всякакви вреди и разходи, понесени от концесионера по договорите му с подизпълнители.

Налице е договорно определена отежнена отговорност на една от страните по договора, която не е типична за подобен тип концесионно правоотношение.

На основата на горепосочените аргументи експертите на Transparency International - България стигат до извода, че с подписването на договора за концесия на магистрала “Тракия” българското законодателство е в сериозна степен нарушено – очевидно в полза на прикрити частни, нелегитимни интереси, което затвърждава подозренията за политически натиск и неправомерно облагодетелстване на лица от самия връх на изпълнителната власт в страната.

²¹ Например, присвояване, национализация или реквизиране на имуществото на концесионера, налагане на блокада или ембарго от страна на държавата спрямо концесионера, законодателни или регулаторни промени, които пряко или непряко оказват неблагоприятно влияние върху приходите или разходите на концесионера в случай, че те са насочени единствено срещу него и други.

IV. ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА СДЕЛКАТА ПО ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ ЗА АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ”

За оценка на целесъобразността на сделката експертите на ПІ – България са използвали широк кръг от проучвания, прогнози, планове и програми относно строителството и експлоатацията на автомагистралите в Република България²². Използването им се налага, тъй като концесията за автомагистрала “Тракия” не се отдава в условията на търг или конкурс, поради което не може със сигурност да се определи пазарната стойност за нейното изграждане. В този смисъл, указаните документи служат за достоверен ориентир и субститут на липсващата пазарна оценка, по която да се направят заключения относно целесъобразността на концесионния договор и наличието на вероятни злоупотреби. Всеки един от тези документи е с достатъчна аргументативна тежест, тъй като е служил или продължава да служи за основата на вземане на инвестиционни решения както от страна на българското правителство, така и от страна на Европейската комисия и, не на последно място – от страна на частния бизнес. Всеки един от тези документи съдържа финансова част и финансови таблици, зад които стоят подписите на финансовия министър или на различни независими екипи, разработвали проучванията.

²² По-важните от тези документи са:

1. Национален план за икономическо развитие 2000-2006 година, разработен от Централното координационно звено по Специалната подготвителна програма на ЕС за структурните и кохезионния фондове на ЕС за Република България, приет с решение на МС през декември 1999 година.
2. Национален план за регионално развитие 2000-2006 година, разработен от МРРБ, приет от Съвета за развитие на инфраструктурата при Съвета за регионално развитие, одобрен от МС и публикуван в “Държавен вестник”.
3. Секторна стратегия “Транспорт” 2000-2006 година, разработена от Министерството на транспорта, приет от Централното координационно звено, одобрен от Генерална дирекция 16 на Европейската комисия като основа за планиране на инвестициите по програмата ИСПА.
4. “Анализ и обобщаване на прогнозите за трафика по приоритетните транспортни инфраструктурни проекти на Република България”, 2003 (Проучване, възложено от МТС на ИТК във връзка с разработването на транспортната стратегия на Република България и фигуриращо като приложение към същата тази стратегия, публикувано на www.mtc.government.bg).
5. Други публични и частни анализи на трафика и икономическата целесъобразност, в това число (1) проучване, финансирано от ЕИБ и ЕБВР в рамките на Проект “Транзитни пътища” и изпълнено от Europistas S.E.S.A. (Испания) в сътрудничество със Skott Wilson Kirkpatrick Consulting Engineering (Великобритания); (2) Проучване, финансирано от програма ФАП и изпълнено с Рамков договор от консорциум от европейски фирми, ръководен от COWI, с български и чуждестранни експерти от GOPA GmbH и WS Atkins; (3) “Bouigues” (Франция), (4) “Bechtel”, (5) Пакт за стабилност и т.н.
6. Българският строителен портал www.stroitelstvo.bg (английска версия www.bulgariaconstruction.com, Developed under PHARE project 0102.02.014). Този портал е разработен с финансовата помощ на ЕС специално с цел да се постигне по-голяма прозрачност в публичните инвестиции в инфраструктурата. Информацията относно публичните инвестиции се набира само от официални източници, главно от министерства и агенции.
7. Договорените положения между ЕС и Република България позиции по глава “Транспорт”.

1.1. Параметри на договора, обявени от МРРБ

В официалната информация, разпространена от министъра на регионалното развитие и благоустройството по време на пресконференцията при подписването на договора (29 март 2005 година) се съдържат следните данни:

- Концесионер: консорциум "Тракия", в който с 51% влизат три португалски компании, а две български държавни дружества участват с 49%;
- Срок на договора: 35 години;
- Обща дължина на магистралата: 443 км;
- Срок за построяване: край на 2009 година;
- Санкции при закъснение: от три до шест месеца – от 10 000 до 83 330 евро на ден;
- Инвестиции: общо **717 млн. евро**, от които 10% собствени средства на консорциума, а 90% – банкови заеми без държавна гаранция;
- Цена на километър: 2.7 млн. евро;
- Пътни такси от 2007 година: определят се от правителството – вероятно от 2.5 евроцента на километър (без ДДС) за леки автомобили до 12.5 евроцента за камиони до 12 т; големите камиони над 12 т ще купуват винетки;
- До 2014 г.: заради очаквания нисък трафик държавата ще финансира проекта със 168 млн. евро;
- От 2014 до 2022 г.: концесионерът ще връща парите плюс 175.8 млн. евро лихви;
- От 2023 г. до края: концесионерът ще плаща на държавата концесионно възнаграждение, което за 19-те години ще е общо 5 млрд. евро;
- Очаквана печалба на концесионера: 191.8 млн. евро за целия период.

На пресконференция в Народното събрание на 7 април 2005 година председателят на парламентарната комисия Йордан Мирчев обяви нови данни от договора, някои от които влизат в противоречие с вече обявените параметри. В изработената брошура са посочени следните данни:

“Параметрите на концесионния договор включват **590 млн. евро**:

- ново строителство за неизградената част от магистралата – 437 млн. евро;
- реконструкция и изграждане на ТОЛ площадки – 38,9 млн. евро;
- рехабилитация на участъците за експлоатация – 95,7 млн. евро;
- оборудване и управление на пътя – 18,3 млн. евро.”

1.2. Коментар върху обявените от МРРБ параметри на договора

Следва да се отбележи, че има съществена разлика между първоначално обявената сума за инвестиции от 717 млн. евро (на 29 март 2005 г.) и сумата от 590 млн. евро, оповестена една седмица по-късно. Тази неяснота по финансовите параметри на договора не позволява да се направи точна и прецизна калкулация на общия обем строителни работи, както и на цената на строителство на 1 км магистрала.

При първоначално обявените данни МРРБ отказа да коментира как се формират основните параметри и най-вече средната цена на строителството за километър магистрала от 2.7 млн. евро. Тя, обаче, може да бъде получена по аналитичен път като общата сума на проекта, посочена от МРРБ, се раздели на общата дължина на трасето, указана в Решението на МС за отдаване на концесия. А именно:

- Дължината на трасето от Калотина до Бургас – 443.3 км;
- Финансиране чрез търговски кредит 645.480 млн. евро + лихви и банкови такси 442.282 млн. евро + обслужващ кредит, който замества собствените средства на концесионера 72.270785 млн. евро + лихви и банкови такси по обслужващия кредит 59.836596 = 1 220 000 000 евро;
- 1 220 000 000 евро : 443.3 км. = 2.752 млн. евро на км.

Тези разчети, обаче, предполагат, че по цялото трасе от 443.3 км ще бъде извършено ново магистрално строителство. Всъщност по-голямата част от магистралата вече е изградена или е в процес на изграждане с осигурено финансиране от държавния бюджет, европейски програми и финансови институции.

На практика, за ново строителство остават следните участъци:

- Калотина – София – 48.100 км;
- Ст. Загора – Карнобат – 116.600 км;
- **Общо – 164.700 км.**

Крайната равностметка показва, че ще бъде необходим финансов ресурс от 1 220 000 000, за да бъде изградена магистрала само от 164 км плюс разходите, посочени по-горе за изграждане на ТОЛ пунктове, рехабилитация и управление на пътя.

При калкулирането може да се приложи и друг подход: от първоначално обявената обща сума за инвестиции в размер на 717 млн. евро се извадят разходите за изграждане на ТОЛ системи, рехабилитация на пътя и управление, които са на обща стойност 152.9 млн. евро (според оповестените данни на 7 април 2005 година) за ново строителство остават 564.1 млн. евро:

- **564 100 000 евро : 164.700 км = 3.425 млн. евро за 1 км ново строителство.**

Следва да се подчертае, че официално оповестените данни и оценки сериозно се разминават с пазарните и експертните оценки, като конкретните сравнения са трудни за осъществяване, тъй като документацията е засекретена, а публично оповестяваните стойности непрекъснато се променят. Това на свой ред поставя няколко основни групи от проблеми.

На първо място, съществуват сериозни разминавания по отношение на обема на самите строителни работи. Магистралата от западната до черноморската ни граница се простира е с обща дължина 443 км, от които по първоначални твърдения концесионерът трябва да изгради и финансира 261 км, впоследствие данните бяха коригирани. Всъщност, реално трябва да се построят 48,1 км от границата до София, 116.6 км от Стара Загора до Карнобат плюс рехабилитация на около 22.5 км от Северната дъга на околновръстния път на София.

На второ място, стойностите не остават същите, когато за базова единица се вземе стойността на 1 км магистрала. Ако за концесионера и вземащите решение за концесия изглежда естествено цената да варира между 2.700 и 3.425 млн. евро на километър при леки равнинни условия без тунели и акведукти, то пазарните цени сочат

съвсем други стойности. Обикновено чуждестранните фирми печелят търговете за строителство за суми от 1 млн. до 1.3 млн. евро на километър, а българските фирми строят в качеството си на подизпълнители за по 1 млн. лева на километър²³. В случая обаче, предвижданата цена е от два до три пъти по-висока над пазарната.

На трето място, финансирането на сделката поражда редица въпроси. Предвидени са два кредита за финансиране на концесията. Основният кредит е в размер на 645 млн. евро. Лихвите и обслужването му възлизат на 442 млн. евро. В началото ще бъде изтеглен краткосрочен заем от 72 млн. евро, като обслужването и лихвите по него са 60 млн. Двата заема възлизат на 717 млн. евро. Това е размерът на инвестицията, съобщен от правителството. Това означава, че концесионерите идват без собствен капитал, а инвестицията си те получават под формата на заеми, натоварени със задължения, 3-4 пъти по-големи от задълженията, които следват по държавно гарантирани заеми от ЕБРР за развитие на инфраструктурни проекти. При обстоятелството, че българската държава предоставя гаранции на концесионерите за размера на тяхната печалба от 12 на сто, неизбежен става въпросът какво кара българското правителство да поеме гаранциите по тази концесия, натоварена с толкова скъпо обслужване на заемите за финансирането ѝ, при наличие на алтернативни варианти за 3-4 пъти по-евтин кредит и при средни цени за изграждане на километър магистрала около 3 пъти по-ниски от договорените с концесионерите.

Остава неизяснен въпросът защо не се отчита възможността за използване на финансовите инструменти на европейските финансови институции и европейските програми, които в областта на транспортната инфраструктура предвиждат приоритетно финансиране на обекти, попадащи в рамките на трансевропейската мрежа (TEN – Trans-European Network). Инфраструктурните проекти, които са част от европейските транспортни коридори, попадат сред приоритетите на финансиращите програми в областта на транспортната инфраструктура. В случая с магистрала “Тракия” различни части от трасето – обект на концесиониране, попадат в рамките на транспортни коридори № 8 и № 9. Въпреки изявленията, че средствата по програма ИСПА са планирани до края на 2006 година и не е останал значителен ресурс, без задоволителен отговор остава въпросът защо не се потърсят ресурси, налични след края на 2006 година.

За финансиране на автомагистрала “Тракия” могат да се използват средства от фондовете на ЕС – останалите ресурси от ИСПА до присъединяването на страната към ЕС, от ЕИБ и ЕБРР и от **Кохезионния фонд – след присъединяването към ЕС**. Този подход е бил залегнал в Националния план за икономическо развитие 2000-2006 и Националния план за регионално развитие 2000-2006, в съответните раздели за развитие на транспорта. Същият подход присъства и във всички документи на правителството, на МРРБ и МТС до 2003 година, за което свидетелстват и съответните публикации и рекламни брошури на правителството, предназначени за привличане на чужди инвеститори. Такава е информацията, която се намира на специализираната интернет-страница на Българския строителен портал www.stroitelstvo.bg (където за оставащите неизградени отсечки от София до Бургас се предвиждат 250 млн. евро, т.е. повече от два пъти по-малко в сравнение с анализирания концесионен договор). **Този ангажимент присъства и в проекто-договора за присъединяването на България към ЕС, според който автомагистрала Тракия (в частта ѝ от София до Бургас) ще бъде довършена с публични средства в размер на 160 млн. евро.**

На четвърто място, роля за завишаването на цената имат и конкретните финансови параметри на проекта – цената на заема и печалбата на дружеството. И тук разминаванията с пазарните цени и обичайната практика са смущаващи. Строящите

²³ Става въпрос за отсечките Оризово – Стара Загора и Карнобат – Бургас.

се в момента отсечки от село Оризово до Стара Загора и от Карнобат до Бургас се реализират със заемни средства от Европейската инвестиционна банка при 7-годишен гратисен период, 25-годишен срок на погасяване при ЛИБОР. Новото дружество калкулира във финансовите разчети разходи по лихви на базата на 12%, тоест с около 8% по-висока лихва, което допълнително превръща концесионирането на магистрала “Тракия” по тази схема в неизгоден проект. Същият ефект има и одобрената в договора гарантирана печалба на “Автомагистрала Тракия” АД – вместо обичайните на международния пазар за такъв голям инфраструктурен проект 6-8%, то вече си е гарантирало 12% чиста печалба, възлизаща на около 191 млн. евро.

Размерът на декларираната инвестиция, както и декларираната, гарантирана от държавата, печалба в размер от 12% дават възможност да се изчисли размера на ежедневния трафик, при който тази печалба би се реализирала без доплащане от държавата – гарант при цена на Тол таксата 0.025 Евро на километър. Този размер е 25 650 еквивалент леки автомобили/дневно.

На пето място, в размера на чистата печалба на дружеството не са калкулирани други ползи, които са гарантирани съгласно договора, а именно:

- Ползването на сервитута за евентуално инсталиране на оптични кабели;
- Достъпа до бензиностанции, хотели и мотели;
- Правата върху билбордове и други рекламни пана;
- Всякакви услуги, които се предоставят в близост до автомагистралата (разнообразни пазари и други).

На шесто място, завишената дължина на трасето, нереалната базова цена на километър и необходимият висок трафик водят до такава обща стойност на проекта, която го лишава от каквато и да е била инвестиционна и търговска привлекателност. При така планирания свръх оскъпен проект са необходими нереалистичните 25 650 еквивалент леки автомобили на денонощие, които да заплащат поне 2.5 евроцента на километър. Всички авторитетни международни и български изследвания показват, че такъв трафик не е възможно да бъде достигнат, а необходимостта от заплащане на ТОЛ-такси допълнително ще отклони част от трафика по магистралата. Така се появява потребността държавата да гарантира нереален трафик и неплатими такси чрез компенсации от държавния бюджет, тоест от данъците на всички данъкоплатци, независимо дали те употребяват магистралата или не.

Опитът с магистралното строителство в балканския регион и в Централна Европа показва, че с въвеждането на ТОЛ такса наличният трафик пада между 30-50 на сто за първите няколко години. В обобщение, всички тези изчисления предизвикват еднозначната оценка, че с довършването на магистрала “Тракия” от концесионерите, ежедневният трафик в продължение на години трудно ще достига средни стойности от 25 650 ЕЛА дневно (и то от превозни средства под 12 тона, които заплащат ТОЛ такси, а не минават на друг режим на таксуване). Остатъкът от нереализирания трафик до 25 650 ЕЛА ще бъде доплащан във вид на заместващи плащания от българската държава най-малко в продължение на следващите 23 години според прогнозата на правителството, а според експерти до края на концесията. Всяка непредубедена оценка на горепосочените числа следва да отчете тежките и необясними задължения на българската държава в полза на фирмите концесионери – задължения, които практиката на концесиониране в Европа не познава.

1.3. Сравнение между планираните такси и таксите, заплащани в съседни балкански страни

Ако се сравнят таксите, които се заплащат в съседни на България страни, може да се направи извод за това, колко висока е сега предвижданата магистрална такса. Така например, магистралата от Атина до Солун се преминава за по-малко от 10 евро, при дължина над 470 км, докато в България за 370 км от София до Бургас леките автомобили ще плащат около 13 евро. При предвижданата схема българските шофьори ще заплащат 14 лв. или 7 евро за използване на вече построената магистрала от София до Пловдив (около 130 км) в сравнение със сумата от 6 лв. или 3 евро за ползване на магистралата от Свиленград до Истанбул (около 260 км).

България	Гърция	Турция
София – Бургас Дължина – 370 км Такса – 13 евро	Атина – Солун Дължина – 470 км Такса – под 10 евро	Свиленград – Истанбул Дължина – около 260 км Такса – 3 евро

1.4. Международни и национални проучвания на трафика

При анализа на очаквания трафик следва да се обърне сериозно внимание на **мерните единици, в които се правят съответните изчисления.** Големите товарни камиони, отчетени като 1 МПС в едни изследвания, в други изследвания се изчисляват в ЕЛА по коефициент, умножен най-малко по 2.5. След приемането на Решението на МС, в изпълнение на директива на ЕС 1999/62 за освобождаване от ТОЛ-такси на превозните средства над 12 тона, на практика те ще преминават през магистралата, без да заплащат ТОЛ-такса. За този трафик ще плаща държавата от приходите от винетни такси. Това, на първо място, не е възможно поради законовата регламентация, според която приходите от винетки са целево планирани за ремонт и изграждане на републиканската пътна мрежа. На следващо място, по мнението на експерти, дори при законодателна промяна, позволяваща пренасочването на тези приходи към концесионери, това ще доведе до бърз срив на винетната система. На практика ще бъде построена магистрала, по която големите превозни средства ще преминават, няма да плащат ТОЛ-такси, а от винетната система ще бъдат пренасочвани такси, които по същество имат за цел да са финансов ресурс при поддържането на цялата републиканска пътна мрежа.

При така планираните инвестиции и предвиждана такса от 2.5 евроцента/км концесията може да се бъде икономически изгодна, само ако средният трафик на денонощие надхвърля 25 650 ЕЛА (еквивалент леки автомобили). Дали такъв трафик може да се постигне е проблем, на който може да се даде отговор, след като се направи съпоставка с измерванията и анализите на трафика, направени в рамките на други изследвания. **Приложение № 7 дава визуална представа за разликата между средногодишния денонощен трафик по автомагистрала “Тракия”, измерен в ЕЛА през 2000 година и трафика от 25 650 ЕЛА, необходими, за да бъде икономически ефективна концесията.**

По-нататък в анализа са приведени представителни данни от национални и международни проучвания на трафика, но наред с тях може да се направят съпоставки и с данни от други държавни институции. Така например, за месец февруари 2005 г. от

дирекция КАТ при МВР е установено натоварване на участъците с най-интензивно движение по магистрала “Тракия” – между Пазарджик и Пловдив – средно 3 800 – 4 000 автомобила дневно. Макар че става въпрос за поток в рамките на един слабо натоварен месец, следва да се направи безпристрастна оценка дали изобщо може да се постигне средногодишен трафик от 20 000 – 25 000 ЕЛА (от които, според директива 1999/62 на ЕС по необходимост се изключват големите товарни камиони над 12 тона, които имат еквивалент на единици лек автомобил, равняващ се минимум на 2.5 ЕЛА).

Формулираните по-горе проблеми поставят под съмнение не само целесъобразността на подписания договор между Република България и “Автомагистрала Тракия” АД, но и въобще възможността за изграждане на автомагистрала чрез концесия в България по принцип. Всъщност, проучването на тази възможност започва в страната още в средата на 90-те години.

Едно от най-авторитетните изследвания върху състоянието на пътната инфраструктура и възможностите за нейното развитие е финансирано от Европейската комисия след международен търг, спечелен от международната консултантска компания “Europistas” С.Е.С.А. (Испания) в сътрудничество със “Skott Wilson Kirkpatrick Consulting Engineering” (Великобритания)²⁴. Проучването на състоянието и трафика започва при правителството на Жан Виденов и завършва в средата на 1998 г. Резултатите му са представени официално на българското правителство и са се превърнали в основа на прогнози за развитието и база за преговори относно участието на Република България в общата транспортна политика на ЕС. Основното заключение от това проучване е, че както настоящият, така и възможно най-благоприятният трафик през страната правят невъзможно реализирането на АМ “Тракия” на основата на моделите на публично-частното партньорство (BOT – build-operate-transfer, концесия и т.н.). Именно това заключение става основа за включването на целия автомагистрален пръстен в страната, включително автомагистрала “Тракия” в приоритетите на ЕС за изграждане с публични инвестиционни средства, включително и фондовете на ЕС – ИСПА до присъединяването и Кохезионния фонд – след присъединяването на страната ни към ЕС.

При разработването на проучването на “Europistas” са извършени редица преброявания и анкети, вкл. такава за влиянието на размера на тол-таксата върху нивата на трафика. Така например, от изследването се вижда, че при различните нива на трафик потокът, който ще се отклони от автомагистралата, е различен за различните категории МПС:

Видове МПС	Отклонен трафик при такса 1.15 евроцента/км	Отклонен трафик при такса 2.3 евроцента/км
Леки автомобили	Около 18%	Около 95%
Товарни автомобили	0%	Около 30%

Въпреки че съществуват критични оценки относно факта, че изследването е реализирано преди 2004 г., то запазва качеството си на ценен ориентир относно нивото на трафика поради няколко причини. Първо, както се вижда от графиката на **Централната лаборатория по пътищата и мостовете**²⁵ не се наблюдават сериозни скокообразни движения в кривите, отчитащи трафика от 1990 до 2001 г. Второ,

²⁴ Данни от изследването на “Europistas” вж. в Приложение № 8.

²⁵ Данни от изследването на Централната лаборатория по пътищата и мостовете вж. в Приложение № 6.

фирмата разполага с надеждна система за моделиране на трафика – QVIEW, като е достигната много добра точност при валидирането на модела с трафика към 1995 г. Според експерти от строителния бранш, при концесията на автомагистрала “Тракия” такова проучване не е направено, като произволно е прието, че през първата година ще има спад около 20% от всички категории МПС.

“Bouigues” (Франция) и “Bechtel” също правят свои частни проучвания в средата и края на 90-те години, за да определят инвестиционната си политика в България.

Последното международно проучване бе договорено в рамките на **Пакта за стабилност** с българското правителство в началото на 2001 г. То бе финансирано от правителството на САЩ чрез USAID и приключи през 2003 г., когато резултатите му бяха официално представени на премиера Сакскобургготски. Това проучване повтаря основните заключения на Europistas, Буик и Бехтел и радикално се разминава с предвижданията на концесионния договор. Така например, за отсечката Калотина – София + Северната дъга на околновръстния път прогнозната цена на строителството е само 61 млн. евро, а максимумът на прогнозния трафик, който се предполага да бъде достигнат, е 15 – 16 000 през 2027 г.

Поучване на **Централната лаборатория по пътищата и мостовете** от 2004 г. заключава, че държавата ще формира реална загуба и ще субсидира проекта със сума, варираща от 61 млн. евро до 298 млн. евро. На фона на този консенсус между специалистите е налице само едно проучване на трафика, което няма публичен характер – на FaberMaunsell – според което държавата може да формира печалба от 31 млн. евро до 381 млн. евро.

Централната лаборатория по пътища и мостове (към ИА “Пътища” и следователно, към МРРБ) извършва представителни изследвания за трафика на всеки 5 години. Последното официално проучване е от 2000 година, следващото се очаква да бъде направено през тази година²⁶. Приложение № 6 представя **графика на данните от представителните изследвания, проведени през 1990, 1995, 2000, както и от изследването от 2001 г.** Данните от последните две цитирани изследвания категорично показват наличието на трафик, който е поне два пъти по-нисък от този, който би направил икономически изгодна концесията. По-голям трафик се констатира най-вече около Софийски околновръстен път (който в основни линии е резултат от икономическата динамика на столицата) и между Калугерово и Цалапица.

Според официалната прогноза на Централната лаборатория по пътища и мостове за 2010 година, която най-общо се базира на екстраполация на тенденциите (икономически, социални и трафикови) от минали периоди, трафикът варира в следните параметри:

- 6.4 хиляди МПС/дено в участъка Калотина – София;
- 11 и 21 хиляди МПС/ден по изградените участъци на АМ “Тракия”;
- 13 хиляди МПС/ден в участъка Оризово – Стара Загора;
- 7.5 хиляди МПС/ден в участъка Сливен – Карнобат.

Този прогнозен трафик трайно остава на нива далеч от минимално необходимия трафик за самофинансираща се и икономически изгодна концесия.

²⁶ Данни от изследването вж. в Приложение № 6.

Според изследване на **Института по транспорт и комуникации** от края на 2002 г., проведено по поръчка на Министерство на транспорта, през 2012 г. ще бъде постигнат трафик в отделните отсечки, в едната посока, както следва:

- София – Пазарджик – около 16831 МПС/денонощие;
- Пазарджик – Пловдив – около 12744 МПС/денонощие;
- Ямбол – Бургас – около 9463 МПС/денонощие.

През 1998 г. завършва още едно проучване, финансирано от **Националната програма ФАР** и изпълнено в рамките на Рамков договор от консорциум от европейски фирми, ръководен от COWI с подизпълнител ИТК и експерти GORA GmbH и WS Atkins, работили по изследването. Изследването обхваща както данни за планирания трафик по години, така и оценка какъв би бил ефектът от въвеждането на ТОЛ такси. **Резултатите от проучването потвърждават отлив средно около 30% при въвеждане на ТОЛ такси**²⁷.

Конкретните цифри от изследването могат да се видят в Приложение № 8 към настоящия доклад, но за да се направи съпоставка, могат да се приведат следните данни, които отразяват прогнозата за трафик (при висок растеж на Брутен вътрешен продукт) без въвеждане на ТОЛ такси:

- При Нови Хан – 2000 г. **действителен трафик – 9 911 МПС/денонощие;**
– 2015 г. 14 772 МПС/денонощие;
- При Калугерово – 2000 г. - **действителен трафик – 16 928 МПС/денонощие;**
– 2015 г. – 16 356 МПС/денонощие;
- При Цалапица – 2000 г. - **действителен трафик – 9 616 МПС/денонощие;**
– 2015 г. – 16 642 МПС/денонощие;
- Между Пловдив – Оризово – 2000 г. - **действителен трафик – 7 991 МПС/ден.;**
– 2015 г. – 14 427 МПС/денонощие;
- Между Оризово – Стара Загора – 2000 г. - **действителен трафик – 8 975 МПС/ден.;**
– 2015 г. – 10 814 МПС/денонощие;
- Между Стара Загора – Ветрен – 2000 г. - **действителен трафик – 5 312 МПС/ден.;**
– 2015 г. – 9 209 МПС/денонощие.

Както става ясно от множеството изследвания, провеждани от български и чуждестранни фирми, данните категорично сочат, че прогнозните нива на трафик съществено се отличават от нивата на трафик, необходими, за да бъде концесията икономически изгодна и да не се нуждае от допълнителни плащания от държавния бюджет или от други фондове, акумулиращи ресурси от българския данъкоплатец.

²⁷ Данни от изследването вж. в Приложение № 8.

При оценката относно целесъобразността на сделката за предоставяне на концесия на магистрала "Тракия" съмнение будят и някои допълнителни обстоятелства:

- Въвеждането в експлоатация на изградени участъци от автомагистралата след изпращане на уведомително писмо от концесионера до концедента. По този начин се създава възможност за заобикаляне на разпоредбите на Закона за устройството на територията, който предвижда ясни процедури за въвеждане в експлоатация.
- Условието, при които концесионерът може да увеличи цената на таксите за преминаване:
 - при промяна на трафика с повече от 10 %. Всъщност, съвсем сигурно е, че след въвеждането на тол-такси трафикът ще спадне значително. Средно-статистическият спад е с около 25% за първата година. Така например в Гърция при въвеждане на платено преминаване на магистрала, трафикът е спаднал с около 50%;
 - при промяна на цената и при нарастване на Брутния вътрешен продукт със 7%, което е и допълнителен резерв за приходи за концесионера.
- Компенсациите от страна на държавата за недостатъчния трафик:
 - след въвеждане на тол-системата за всеки 6-месечен период концедентът привежда авансово очаквания дефицит, т.е. разликата между предвидян трафик за целия период и предвидян трафик за 6-месечния период. Подобна възможност води до абсурд, защото излиза, че прогнозираният и осъщественият трафик в края на изтекъл период трябва да се сравняват и едва тогава да се пристъпва към компенсация на дефицит;
 - по сега предвидения начин се стига до ново нерегламентирано кредитиране на концесионера от страна на концедента.
- Концесионното възнаграждение:
 - като такова се дефинира 50% надвишаване на разликата между приходите и разходите;
 - останалите 50% от това превишение се използват от концесионера изцяло по негово усмотрение, вкл. дивидент, и не се включва при изчисляването на бъдещите концесионни вземания
- Крайпътните обекти:
 - като част от обекта на концесия за тях не трябва да се иска разрешение за каквото и да е било;
 - не следва да се заплаща каквото и да е било - оптични кабели, билбордове, бензиностанции, хотели, мотели и пр.
- Независимият строителен надзор:
 - Предвижда се независимият строителен надзор да се осигурява и заплаща от концесионера, което означава, че на практика построените части от магистралата няма да подлежат на никакъв контрол.

Обобщените данни от анализа по раздел целесъобразност могат да бъдат изложени както следва:

1. Схемата за финансиране на концесията е вредна за държавния бюджет и за интересите на държавата, тъй като в нея е предвидено Концесионерът да финансира дейността по концесията освен със собствени средства и с приходите от дейността на Крайпътните обслужващи комплекси, изградени върху Концесионната територия, приходите от ТОЛ-такси, приходите от такси за специално ползване и с приходите от заместващите плащания. От датата на въвеждане на ТОЛ-системата по отношение на съществуващите и изградени с бюджетни и Европейски средства участъци **за държавата възниква задължение да покрива недостига на концесионера по обслужване на привлечения капитал**, необходим за изграждане, експлоатация и поддръжка на обекта на концесия. Недостигът се формира като отрицателна резултативна величина, представляваща разликата между равностойността в евро на всички приходи на Концесионера, посочени по - горе и равностойността в евро на сумата от плащанията, дължими по кредитите и другите разходи, предвидени в инвестиционната програма. Държавата, от една страна, се изтегля от дейността по изграждане, поддръжане и управление на автомагистрала „Тракия“ като я отдава на концесия, а от друга страна, продължава да „подпира“ Концесионера с „бюджетна патерица“ за неговите загуби. Разходите на Концесионера могат да бъдат високи или ниски – от него зависи дали той ще има положителен или отрицателен финансов резултат. Очевидно договорът за концесия на автомагистрала „Тракия“ **стимулира Концесионера към високи отрицателни резултати**, което му отваря широка врата към държавния бюджет. Това е нецелесъобразна договорка и е във вреда на българската държава.

2. Нецелесъобразно е въвеждането на ТОЛ система за автомобилите под 12 тона изобщо. Тяхното тегло въздейства на пътното платно незначително и на практика не го ерозира. Износване предизвиква само тежкия трафик над 12 тона. За достъпа и поддръжката на пътната мрежа в България се плаща по винетната система. Това е причината в много страни, като Германия например, ТОЛ такси да плащат само МПС-та над 12 тона, а автомобилите под това тегло ползват само винетната система. Очевидно българският данъкоплатец е значително по-богат (или по-щедър) от германския.

3. Порочен е и редът за изпълнение на задълженията на държавата за изплащане на заместващи плащания към Концесионера. Концесионерът ще представя одитирани финансови отчети за предходната финансова година, на базата на които в едномесечен срок държавата превежда по сметка на Концесионера недостига за предходната финансова година. Българският и международният опит с т.нар. „одитирани отчети“ показва, че много често те допускат сериозни пропуски (най-драстичен в това отношение е случаят с фалита на Американския гигант „ЕНРОН“), които в случая с автомагистрала „Тракия“ ще доведат до значителни финансови загуби за националния бюджет. От друга страна, такъв ред за изпълнение на задълженията на държавата за изплащане на заместващи плащания към Концесионера крие потенциал за корупционни практики сред отговорните за контрола и определянето на размера на конкретните плащания държавни органи.

4. Вредна за държавата е и системата на уреждане на финансовите ѝ отношения с Концесионера за участъците с въведена ТОЛ система. Държавата ще заплаща на концесионера разликата в евро за всеки 6-месечен период, ако **минималната необходима сума е по-голяма от сумата на действителния приход**. Нещо повече, държавата предварително ще превежда на Концесионера горните суми за два

шестмесечни периода по предложение, изготвено от Концесионера. Горното правило е форма на недопустима държавна помощ, защото държавата финансира едно единствено търговско дружество, с което му предоставя неправомерна преднина пред всички останали правни субекти. Подобни договорености нарушават Споразумението за асоцииране на Република България с Европейските общности (ЕСА) и ангажиментите на страната, поети при затварянето на Глава "Политика на конкуренцията", като засягат най-чувствителната за Обединена Европа сфера – държавните помощи.

5. Обявената цена от 2.7 млн. евро на километър за изграждане на магистрала "Тракия" е неадекватна. Експертните оценки, разчетите по Европейската програма ИСПА и договореностите на Република България с ЕИБ са на стойност 1,2 милиона евро на километър. Съотношението между тези две прогнозни цени е 225% във вреда на Република България, което ще принуди ползвателите на автомагистралата да плащат близо 2,5 пъти по-високи ТОЛ такси (завишената цена на километър с 225% + 12% за обслужване на финансовите отношения на Концесионера със собствените му кредитори за 35 години).

6. Нецелесъобразно е да се приемат исканията на Концесионера за признаване на 12% за обслужване на финансовите му отношения по осигуряване на строителството на неизградените части от автомагистрала „Тракия“ при условие, че досегашните заеми от Европейската Инвестиционна Банка (ЕИБ) са под 3%. ЕИБ подпомага проекти, които имат социално значение – тя отпуска средствата за изграждане на два лота и едва ли има причина да откаже заем и за останалите 3 лота при същите условия. Смущаваща е разликата в лихвените проценти на фона на общата инвестиционна прогноза от 717 милиона евро. При разлика от 9% (12% по схемата на португалския Концесионер и 3% по заемите на ЕИБ) се получава разлика от 65 милиона евро. Това още веднъж подсилва съмненията за наличие на корупция в тази сделка.

7. Има опасност концесията на автомагистрала „Тракия“ да доведе до санкции от ЕС за това, че даваме на концесия нещо, което е изградено с европейски пари – по-специално с отпуснати нисколихвени заеми. В глава "Финансиране" от Закона за пътищата категорично е казано, че финансирането става чрез безвъзмездните средства от европейските фондове, кредитен ресурс от европейските финансови институции и от държавния бюджет.

8. Нереалистична и ощетяваща държавния бюджет е прогнозната оценка за бъдещ трафик от 25 650 единици леки автомобили (ЕЛА) на денонощие, на базата на която ще се изчисляват годишните концесионни възнаграждения, заместващите плащания и другите компенсации, които държавата ще дължи на Концесионера. Според експерти на Института по транспорт и комуникации трафикът по автомагистрала „Тракия“ през 2000 г. е 14 160 ЕЛА. Следователно държавата ще доплаща на Концесионера разликата до 25 650 ЕЛА. Според прогнозата на Централната лаборатория по пътища и мостове за бъдещото развитие на трафика, трафик от 25 650 ЕЛА България ще има след повече от 50 години. Дори и правителствената прогнозата за 8 % годишен ръст на трафика да се сбъдне, този период ще отнеме 23 години. В този смисъл, държавата признава пред данъкоплатците, че през следващите 23 години с техните пари тя ще доплаща на концесионера.

9. Нецелесъобразни за българския интерес са договорките, с които държавата се съгласява с **всякакъв** износ и внос на чуждестранна валута, необходими на Концесионера. Нещо повече, държавата гарантира не само на Концесионера, **но и на неговите акционери**, които са чуждестранни лица, възможността чуждестранна валута да бъде предмет на износ. По този начин е създадена договорна държавна гаранция за правото върху свободния внос и износ на валута за 35 години напред – период, който надвишава многократно мандата на настоящите правителство и парламент. Освен това,

посоченото правило създава договорна преднина на Концесионера, с която всички останали стопански субекти в България не разполагат. Налице е грубо нарушение на правилата за конкуренция.

10. Механизмът за изплащане на годишното концесионно възнаграждение от страна на Концесионера след въвеждане на ТОЛ системата представлява сериозен риск за държавата. Концесионерът ще плаща на държавата само ако според годишните счетоводни отчети за съответната година приходите му превишат неговите разходи, към които се прибавят и 12% за обслужване на финансовите отношения на Концесионера със собствените му кредитори (включително и за предходните години). Концесионното възнаграждение е равно на 50% от превишението. Недопустимо и нецелесъобразно е държавата да носи отговорност за ефективността на работа на Концесионера. Печалбата или загубата на Концесионера и въпросът дали той ползва "скъпи" или "евтини" пари, не могат да бъдат поставяни като условие за внасяне на годишното концесионно възнаграждение в държавния бюджет. Държавата не се интересува от факта дали концесионерите на минерални извори, кариери и др. са на печалба или загуба, а във всички случаи задължително събира годишното концесионно възнаграждение от тях. Защо в случая с автомагистрала „Тракия“ се прави толкова силно отстъпление? Вероятната причина е – корупционни действия на най-високо политическо и управленско ниво.

11. Вредно за държавния бюджет е правилото за изплащане на „заместващи плащания“ за превозните средства над 12 тона от страна на държавата към Концесионера. Прилагането на това правило означава, че Концесионерът ще борави с бюджетни средства за реализирането на инвестиционната си програма, което го задължава да обявява конкурси или търгове по ЗОП за всички свои строителни дейности. От изявленията на управляващите стана ясно, че Концесионера ще избира своите подизпълнители свободно без да следва горния ред, а това е грубо нарушение на ЗОП.

12. Неправилно е в концесионната територия за целите на експлоатацията и поддържането на магистралата да се включват и **крайпътните обслужващи комплекси**, пътните съоръжения и **пътните принадлежности**, основни елементи на автомагистрала Тракия, **заедно с прилежащите им терени, които се намират извън нейния обхват**²⁸. С този текст държавата дава изключителни права върху експлоатирането на търговските обекти и местата за отдих по протежението на автомагистрала „Тракия“. С други думи **държавата създава нов монопол** в полза на Концесионера, което е забранено от чл. 16 от ЗЗК. Така единствен Концесионерът ще може да изгражда или да преговаря с други фирми да изградят и/или експлоатират търговските обекти и местата за отдих, дори когато прилежащите им терени се намират извън обхвата на автомагистрала „Тракия“.

13. Изцяло сгрешена и облагодетелстваща Концесионера е и „Система за преброяване и класификация на трафика през автомагистрала „Тракия“. Тази система освен за статистически нужди ще служи и като средство за уреждане на финансовите отношения между държавата и Концесионера в две посоки:

а) Чрез нея ще се установяват общият брой и видът на преминаващи през

²⁸ **"Крайпътните обслужващи комплекси"** са търговски крайпътни обекти, които включват всички сгради и съоръжения за обслужване на пътуващите и на пътните превозни средства заедно с прилежащия им терен - къмпинги, мотели, бензиностанции, газо-станции, заведения за хранене, магазини, гаражи и паркинги, и др.;

„Пътните съоръжения“ са базите за управление и/или поддържане, знаците, маркировката, светофарните уредби, телефонните колонки, **крайпътните чешми и площадките за краткотраен отдих**, и др.

автомагистралата МПС;

б) Чрез нея ще се установява общия брой на МПС над 12 тона, за които държавата ще заплаща на концесионера дължимата ТОЛ такса;

Предвижда се системата да бъде изградена и поддържана от Концесионера, което противоречи на принципа за независим контрол върху уреждането на сметките между държавата и Концесионера. Създаден е риск за държавата дори и при достигане на прогнозния трафик от 26 500 броя ЕЛА, държавните чиновници или Концесионера да подправят данните на системата и да търсят предвидените в договора заместващи плащания. Същото важи и за броя на МПС над 12 тона, за които държавата дължи на Концесионера заместващи плащания. Тази договореност създава голям **корупционен потенциал в концесионната система за автомагистрала „Тракия”, както и възможности за неправомерно „източване” на държавния бюджет.**

14. Неправилно е да се разрешава на Концесионера да влага безвъзмездно земните маси, добивани по време на изграждане на частите на автомагистралата, защото по закон те са собственост на българската държава и подобни действия представляват неправомерно облагодетелстване на концесионера.

15. Съмнение поражда възможността Концесионерът да води два вида счетоводство. С едното счетоводство той ще се легитимира пред данъчните органи, а с другото ще се легитимира пред държавата при уреждането на сметките си по концесионните си задължения. За тази цел Концесионерът води дори отделни счетоводни сметки във вътрешното си счетоводство, на основа на които се изготвят месечни, шестмесечни и годишни отчети за трафика, приходите, разходите и разноските му. Проверките на тези сметки ще се извършват от служители на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, а не от представители на Министерството на финансите, което крие сериозен риск за разминавания между данъчните декларации на дружеството „Автомагистрала „Тракия” АД и отчетите по концесията на същото дружество. Този фискален дуализъм създава предпоставки за злоупотреби и корупционни действия.

16. Концесията на автомагистрала „Тракия” силно застрашава археологичните находки и паметниците на културата (недвижима собственост), които могат да бъдат открити при строителството ѝ. Държавата не би могла да ги опази ефективно, без да даде **разумно**, според Концесионера, предложение за проучването им. Тези обекти са част от българското национално богатство и следва на всяка цена да бъдат не само проучени, но и запазени за бъдещите поколения, без за това да се дължат каквито и да било обезщетения.

17. Към непосредствените и дългосрочните загуби от реализирането на концесионния договор за изграждането и експлоатацията на автомагистрала “Тракия” се добавя и още едно измерение. Тъй като това е първата сделка от този тип, тя създава прецедент за всички останали проекти на основата на публично-частното партньорство, където и другите играчи ще настояват на подобни условия. Моделът за магистрала "Тракия" вече се очаква и обещава да бъде приложен и при изглаждането на двете магистрала "Хемус" и "Струма".

Направеният анализ води до следните заключения:

1. В професионалните среди в страната и чужбина е налице консенсус относно нецелесъобразността на изграждането на АМ Тракия на концесионен принцип.
2. Очакваният трафик по магистрала “Тракия” е значително завишен.
3. Строителната стойност на километър на магистралата е значително завишена.
4. Схемата на финансиране е неизгодна.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Така описаните параметри на сделката ни позволяват да я определим като напълно неизгодна за интересите на българската държава и да потърсим целесъобразността от сключването ѝ изцяло в ползите, които определени частни интереси, контролиращи изпълнителната власт в държавата и прикрити зад фирмите – концесионери, ще извлекат от реализацията на концесията.

Основните изводи в резултат на проведеното разследване са следните:

- От страна на българското правителство не са спазени изискванията на Закона за концесиите за прозрачност и публичност на основни процедури по подготовката на сделката за концесиониране на автомагистрала „Тракия“;
- Нарушени са българските закони и други нормативни актове като Закона за концесиите и правилника за неговото прилагане, Закона за достъп до обществената информация, Закона за защита на класифицираната информация, Закона за държавните помощи, Закона за защита на конкуренцията, Решение №30/1998 г. на КС и др., по редица основни параметри на подготовка и осъществяване на сделката;
- Съществуват сериозни подозрения за целенасочено отстъпление от националния интерес в договаряне конкретните параметри на сделката;
- Налице са сериозни съмнения за подготвяна мащабна злоупотреба с публични финанси в полза на частни интереси зад гърба на българската общественост чрез осъществяването на концесионния договор през следващите 35 години;
- Липсата на прозрачност на процедурата (от нейното стартиране до подписването на договора), необоснованият отказ да ни бъде предоставена информация по случая от МРРБ²⁹, както и установените от експертите незаконосъобразност и нецелесъобразност на концесията, пораждаат сериозни съмнения за наличието на корупционни практики на най-високо ниво на изпълнителната власт на РБ.

Transparency International – България ще запознае Главна прокуратура с резултатите на своето разследване. Настоящият доклад ще бъде предоставен също и на международната мрежа Transparency International, на институциите на ЕС за защита на конкуренцията, на ЕИБ, ЕБВР и на всички, които се интересуват от темата на това разследване.

²⁹ Още повече, че информация не беше предоставена дори на временната парламентарна комисия за разследване законосъобразността на концесията.

Приложение № 1

РЕШЕНИЕ № 1043 ОТ 30 ДЕКЕМВРИ 2004 Г. ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ ЗА РЕПУБЛИКАНСКИ ПЪТ "КАЛОТИНА - СОФИЙСКИ ОКОЛОВРЪСТЕН ПЪТ (СЕВЕРНА ДЪГА) - ОРИЗОВО - СТАРА ЗАГОРА - НОВА ЗАГОРА - ЯМБОЛ - КАРНОБАТ - БУРГАС" - ИЗКЛЮЧИТЕЛНА ДЪРЖАВНА СОБСТВЕНОСТ

Обн. ДВ. бр.5 от 14 Януари 2005г.

На основание чл. 4, т. 6, чл. 6, ал. 1 и чл. 7 от Закона за концесиите във връзка с чл. 11, ал. 1, чл. 12, т. 2, чл. 13 и чл. 16, ал. 4 от Закона за пътищата и § 36 от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Предоставя концесия с предмет особено право на ползване върху обект - изключителна държавна собственост, представляващ републикански път "Калотина - Софийски околоръстен път (Северна дъга) - Оризово - Стара Загора - Нова Загора - Ямбол - Карнобат - Бургас, наричан по-нататък "Автомагистрала "Тракия", включващо:
 - 1.1. Изграждане чрез реконструкция, експлоатация и поддържане със средства на концесионера на следните пътни участъци, изградени от концедента:
 - 1.1.1. Софийски околоръстен път (СОП) - Северна дъга от км 24+381 до км 35+050, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 1 - неразделна част от концесионния договор.
 - 1.1.2. София - Оризово от км 0+000 (идентичен с км 35+ 050 от СОП) до км 171+ 360, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 2 - неразделна част от концесионния договор.
 - 1.2. Експлоатация и поддържане със средства на концесионера на следните пътни участъци, които ще бъдат изградени от концедента с негови средства:
 - 1.2.1. Оризово - Стара Загора от км 171+ 360 до км 210+ 100, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 3 - неразделна част от концесионния договор.
 - 1.2.2. Карнобат - Бургас от км 325+ 250 до км 360+ 568, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 4 - неразделна част от концесионния договор.
 - 1.3. Изграждане чрез строителство, експлоатация и поддържане със средства на концесионера на следните нови пътни участъци:
 - 1.3.1. Софийски околоръстен път - Северна дъга от км 1+ 889 до км 24+ 381, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 5 - неразделна част от концесионния договор.
 - 1.3.2. Стара Загора - Нова Загора от км 210+ 100 до км 241+ 900, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 6 - неразделна част от концесионния договор.
 - 1.3.3. Нова Загора - Ямбол от км 241+ 900 до км 277+ 597, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г."

съгласно парцеларен план - приложение №7 - неразделна част от концесионния договор.

1.3.4. Ямбол - Карнобат от км 277+ 597 до км 325+ 280, индивидуализиран с координати на точките по чупките на границата му в координатна система "1970 г." съгласно парцеларен план - приложение № 8 - неразделна част от концесионния договор.

1.3.5. Калотина - София от км 0+ 000 до км 48+ 100, индивидуализиран с координати на характерните точки на оста на трасето на пътя в координатна система "1970 г." съгласно приложение № 9 - неразделна част от концесионния договор.

2. Концесията за обекта по т. 1 включва и:

2.1. Бази за управление и поддържане на Автомагистрала "Тракия" и пътните връзки към тях - публична държавна собственост, съществуващи и които ще бъдат изградени със средства на концесионера - пътни принадлежности по смисъла на чл. 5, ал. 1, т. 3 и § 1, т. 4 от допълнителните разпоредби на Закона за пътищата.

2.2. Крайпътни обслужващи комплекси и пътните връзки към тях - публична държавна собственост, които ще бъдат изградени със средства на концесионера - принадлежности на обекта на концесия по смисъла на чл. 4, ал. 2 от Закона за концесиите.

3. Концесионната територия на Автомагистрала "Тракия" включва:

3.1. Площите на пътните участъци по т. 1.1 и 1.2 с техните основни елементи: обхват, пътни принадлежности и пътни съоръжения.

3.2. Площите, предназначени за изграждане на новите пътни участъци по т. 1.3, с техните основни елементи: обхват, пътни принадлежности и пътни съоръжения.

3.3. Пътните съоръжения и пътните принадлежности извън обхвата на Автомагистрала "Тракия", включително базите за поддържане и управление на обекта на концесия.

3.4. Площите, определени с техническата документация на обекта на концесия - неразделна част от концесионния договор (подробни устройствени планове и инвестиционни проекти) за изграждане на крайпътните обслужващи комплекси по т. 2.2.

4. Определя срок на концесията 35 години считано от датата на влизане в сила на концесионния договор.

4.1. Концесионният договор влиза в сила от датата на подписването му.

4.2. В срок 90 календарни дни от влизането в сила на концесионния договор концесионерът е длъжен да изпълни следните условия:

4.2.1. Да представи банковата гаранция по т. 8.1, и

4.2.2. Да представи доказателства за осигурено финансиране на изграждането и реконструкцията на участъците от София до Бургас.

4.3. Ако условията по т. 4.2 не бъдат изпълнени, концесионният договор се прекратява по право на датата на изтичане на 90-дневния срок, без нито една от страните да дължи предизвестие или да е задължена по друг начин към другата страна.

5. Определя за концесионер на основание § 3б от преходните и заключителните разпоредби на Закона за концесиите "Магистрала Тракия" - АД.

6. Определя следните условия, при които да се осъществява концесията:

6.1. Начален срок за упражняване на концесията:

6.1.1. За участъците по т. 1.1 - след изпълнение на условията по т. 4.2.

6.1.2. За участъците по т. 1.2 - след изграждането им от концедента в съответствие с концесионния договор.

6.1.3. За участъците по т. 1.3 - датата на предаване на площите, предназначени за изграждането им, от концедента на концесионера в съответствие с концесионния договор.

6.1.4. За принадлежностите по т. 2 - датата на предаване на площите, предназначени за

изграждането им, от концедента на концесионера в съответствие с концесионния договор.

6.2. Изграждането, поддържането и експлоатацията на обекта на концесия по т. 1 се извършва със средства на концесионера при условия и по ред, определени в концесионния договор. Средствата на концесионера включват собствени средства и средства, предоставени от финансови институции.

6.3. Отчуждаването или придобиването по друг начин на имоти - частна собственост, засегнати от предвижданията на влезли в сила (настоящи и бъдещи) подробни устройствени планове, в т. ч. парцеларни планове, определящи концесионната територия по т. 2, се извършва от концедента за негова сметка.

6.4. Обектът на концесия е предназначен за обичайното ползване по смисъла на § 1, т. 7 от допълнителните разпоредби на Закона за пътищата при ограниченията на чл. 55 от Закона за движението по пътищата.

6.5. За преминаване през Автомагистрала "Тракия" на допустимите от Закона за движението по пътищата пътни превозни средства концесионерът в съответствие с чл. 16, ал. 5 от Закона за пътищата събира такси за изминатото разстояние по чл. 10, ал. 3 от същия закон, наричани по-нататък "ТОЛ такси", при спазване на следните условия:

6.5.1. Размерът на ТОЛ таксите се определя с тарифата по чл. 10, ал. 7 от Закона за пътищата.

6.5.2. В съответствие с концесионния договор концесионерът изгражда, експлоатира и поддържа:

6.5.2.1. система за събиране на ТОЛ такси, наричана по-нататък "ТОЛ система";

6.5.2.2. система за управление и контрол на трафика, и

6.5.2.3. други системи, свързани с експлоатацията на Автомагистрала "Тракия".

6.6. За извършване на дейности от специално ползване на пътя по смисъла на Закона за пътищата, с изключение на дейностите по изграждане и експлоатация на крайпътни обслужващи комплекси по т. 2.2, концесионерът събира такси за специално ползване в размери, определени с тарифата по чл. 10, ал. 7 от Закона за пътищата.

6.7. Таксите по т. 6.5 и 6.6 се събират от концесионера при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 10, ал. 7 от Закона за пътищата.

6.7.1. Началният срок за събиране на таксите от концесионера е:

6.7.1.1. за ТОЛ таксите - датата, определена в концесионния договор;

6.7.1.2. за таксите за специално ползване - 1 януари на годината, следваща годината на подписване на концесионния договор.

6.7.2. Таксите стават собственост на концесионера от датата на тяхното събиране.

6.8. Постъпленията от ТОЛ таксите, от таксите за специално ползване и приходите от дейността на крайпътните обслужващи комплекси по т. 2.2, построени от концесионера с негови средства, се разходват от концесионера при условия и по ред, определени в концесионния договор, за осъществяване на дейностите по концесията - приоритетно, както и за обслужване на дълга, за плащане на дивиденди и на други плащания, определени с това решение и с концесионния договор.

6.9. При осъществяване на правата и задълженията си по концесията концесионерът ползва следните допълнителни облекчения по отношение на реда и начина на финансиране и управление на концесията, определени в съответствие с чл. 16 от Закона за пътищата:

6.9.1. От датата на влизане в сила на концесионния договор до въвеждане в експлоатация на ТОЛ системата за целия обект на концесия или за отделен участък от него концесионерът не заплаща концесионно възнаграждение.

Приложение № 2

Автомагистрала Тракия е част от трансевропейски транспортен коридор No 8

(Източник: www.stroitelstvo.bg Българският строителен портал. Версия на английски език: www.bulgariaconstruction.com Developed under PHARE project 0102.02.014)

Изпълнението на проекта е разделено на две фази.

Фаза I

Лот 1 Оризово – Стара Загора **дължина: 37.94 km**
Лот 5 Карнобат – Бургас Запад **дължина: 33.20 km**
Обща дължина на фаза I: 71.14 km

Стойност на сключените договори за изпълнение на проекта:

Лот 1 – Сдружение “Runway BG” 46 000 000 евро
Лот 5 – Сдружение “Dogus – ЕКО” 54 000 000 евро

Обща стойност: 100 000 000 евро

Началото на строителството на Лот 1 и Лот 5 от проект АМ “Тракия” ще започне през март 2003 г. Очаква се тези участъци да бъдат завършени през 2006 г.

Фаза II

Лот 2 стара Загора – Нова Загора дължина: 32.35 km - Очаквана стойност: 64 000 000 евро

Лот 3 Нова Загора – Сливен/Ямбол дължина: 26.05 km - Очаквана стойност: 77 000 000 евро

Лот 4 Сливен/Ямбол – Карнобат дължина: 59.60 km - Очаквана стойност: 109 000 000 евро

Обща дължина: 118 km Обща очаквана стойност: 250 000 000 евро

Търсят се източници за финансиране на строителството на Фаза 2, както и схеми за отдаване на концесия тип ППП (BOT).



Приложение № 3

(Източник: Изпълнителна агенция “Пътища”, 2003 г.)

Стратегическите цели на политиката на транспортния сектор са:

- Постигане на икономическа ефективност:
- Развитие на устойчив транспортен сектор:
- Подпомагане на регионалното и социално развитие и обвързаност:

Пътна мрежа

Дължината на автомагистралите и републиканските пътища I-ви, II-ри и III-ти клас е общо 19 008 км, разпределена по класове, е както следва:

1. Автомагистрала	-	328 км
2. Пътища I-ви клас	-	2991 км
3. Пътища II-ри клас	-	3800 км
4. Пътища III-ти клас	-	11671 км
5. Пътни връзки при възли и кръстовища	-	218 км

Дължината на републиканските пътища без настилка (пътища с определено трасе) е 272,1 км или 1,41% от общата дължина.

Състояние на настилките на републиканските пътища

Състояние	Дължина, км	%
Добро	6 211.5	32.8%
Средно	5 728.8	30.2%
Лошо, в т.ч.:	7 004.0	37.0%
автомагистрала	12.8	3.9%
първокласни	908.9	30.7%
второкласни	1 319.9	32.9%
третокласни	4 762.3	40.9%
Общо	18 944.3	

Автомагистрала

- АМ ”Тракия” – обща дължина 360 км. В експлоатация са 171 км, за доизграждане 189 км

Необходими средства за реализация – цялостно завършване ~ 600 млн. евро, от които: държавен бюджет - 90 млн. евро, ЕИБ – 100 млн. евро/договорирани/, външни инвестиции – концесия ~ 390 млн. евро.

- АМ ”Марица” – обща дължина 112 км. В експлоатация са 20 км ляво платно-Любимец-Свиленград. В строителство 17 км - Харманли-Любимец
Необходими средства за реализация – цялостно завършване ~ 300 млн. евро, от които: от държавния бюджет – 20 млн. евро и външни инвестиции – концесия – 280 млн. евро.

- АМ ”Струма” – обща дължина – 156 км. Започнато е строителството на първите 19 км от Даскалово до Долна Диканя по направлението към Дупница
Необходими средства за реализация, въвеждане в експлоатация на 80 км до Дупница и от Кресна до границата ~ 200 млн. евро, от които: държавен бюджет – 40 млн. евро, ЕИБ - 40 млн. Евро/осигурени/, ИСПА – 120 млн. евро, а за цялостно изграждане в дългосрочен период допълнително още ~ 500 млн. евро.

- АМ ТЕМ “Калотина – София” - СОП “Северна дъга” – АМ “Хемус” (СОП – п.в. “Яна”) - обща дължина 82 км; в експлоатация 12 км
Необходими средства за реализация, изграждане на 24 км от СОП – външни инвестиции – концесия – 90 млн. евро.

- АМ СОП “Южна дъга” – обща дължина 28 км – в експлоатация 4 км
Необходими инвестиции за реализация на средносрочна програма – 4 км ново строителство и 4 км реконструкция – 40 млн. евро, от които: държавен бюджет – 15 млн. евро, ЕИБ – 25 млн. евро.

- АМ ”Люлин” – обща дължина 19 км
Необходими средства за реализация – въвеждане в експлоатация на 19 км ~ 148 млн. евро от които: държавен бюджет – 37 млн. евро, ИСПА – 111 млн. Евро/утвърдени от ЕК/.

- АМ ”Хемус” – обща дължина на автомагистралата 433 км
В експлоатация са 129 км, а в строителство 23 км.
Необходими средства за реализация доизграждане и пуск на 23 км - 30 млн. евро, държавен бюджет - 30 млн. евро, а за цялостно завършване в дългосрочен план – допълнителни инвестиции в размер на 840 млн. евро.

- АМ ”Черно море” – обща дължина 103 км; в експлоатация 11 км
Необходими средства за реализация на цялата автомагистрала в дългосрочен план - 500 млн. евро.

За реализацията на обектите първи приоритет до 2005 година, включително за “Доизграждане на автомагистралите в България”, са необходими общо за периода 1 408 млн. евро, от които: държавен бюджет – 232 млн. евро, ЕИБ – 185 млн. евро, ИСПА – 231 млн. евро и външни инвестиции – концесии – 760 млн. евро.

За реализация на програмата за периода 2003 – 2005 година средно по години е необходимо да се осигури финансиране от държавния бюджет в размер на 77,33 млн. евро.

За дългосрочната програма след 2006 година, която ще осигури доизграждане на всички автомагистрала в Република България, са необходими общо още 1 840 милиона евро.

Приложение № 4

"Магистрала Тракия" АД е регистрирано от Софийския градски съд на 30 юли 2004. Акционери в него са три португалски фирми – "Лена Енгенхария и конструктори" С.А. (15%), "МСФ - Мониз да Майа, Серра и Фортунато Емпрейтейрош С.С." (21%) и "Сомаг Консешос и Сервисуш С.А." (15%). 49 на сто от капитала са на държавните фирми, подчинени на Министерството на регионалното развитие – "Автомагистрала" ЕАД (25%) и "Техноекспортстрой" (24%). Основният капитал на фирмата – бъдещ концесионер на магистрала "Тракия", е 1.21 млн. лв. "МСФ - Мониз да Майа, Серра и Фортунато Емпрейтейрош" (MSF) е основана през 1969 година. Специализирана е в изграждането на язовири, тунели, канали, мостове, хидроенергийни мощности, пътища и автомагистрала. От 1997 година работи и по проекти в чужбина, а официалната ѝ страница посочва, че в момента приоритети ѝ са бившите португалски колонии в Африка, Полша и България. Уставният капитал на дружеството е 40 млн. евро. "Лена Енгенхария и Конструктори" (Lena Construcoes) е друга португалска компания, която строи основно автомагистрала, язовири, обществени сгради. Компанията изгражда магистралата в Португалия за 164 млн. евро.

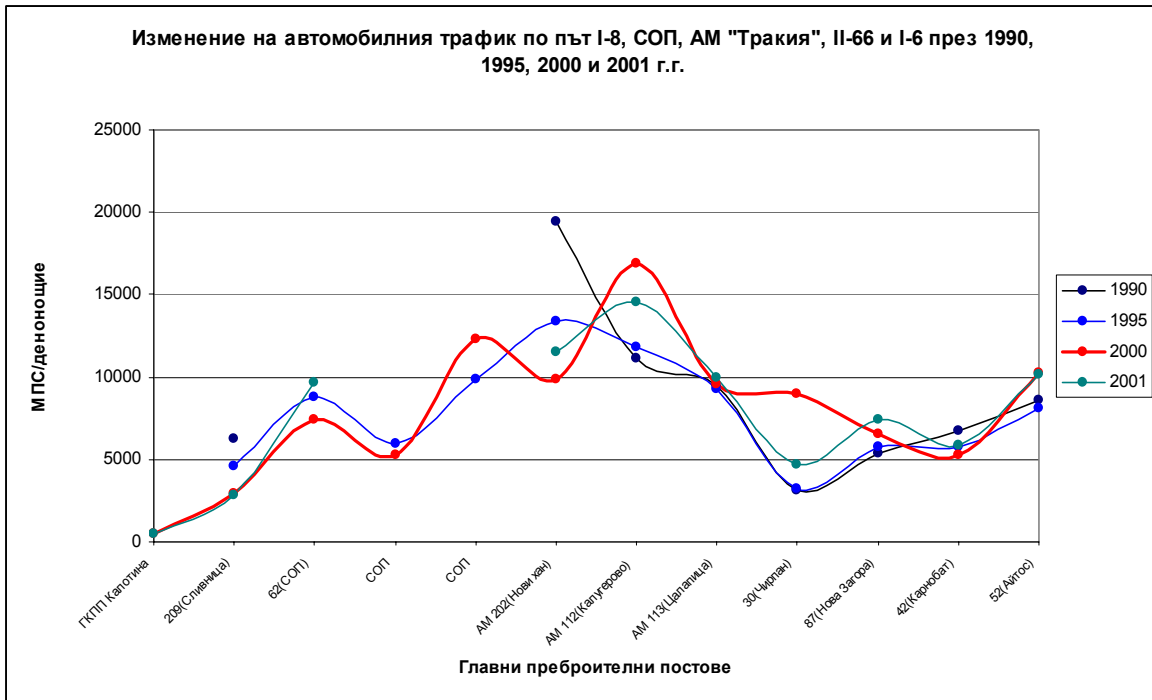
"Магистрала Хемус" АД е регистрирано от Софийския градски съд на 16 август. Мажоритарният пакет от 51% се държи от италианската "Салини", а останалите 49% са разпределени между държавните "Автомагистрала" и "Техноекспортстрой". Капиталът на фирмата е 1.3 млн. лв. Предметът на дейност на дружеството е проектиране, финансиране и строителство. "Салини" има над 60-годишен опит в строителството на пътища. Към момента "Салини" развива проекти за 800 млн. евро, от които делът на собственото финансиране е 44 млн. евро, сочи официалната интернет страница на компанията. "Салини" изгражда няколко автомагистрала в Италия и големи обекти в Африка. Директорските бордове на дружествата са от по 6 души – по трима от италианската фирма и от българските фирми. Назначените от българска страна директори са: Калин Рогачев – началник на кабинета на министър Церовски, Велико Желев – зам.-директор на агенция "Пътища", Минко Ангелов – бивш кандидат за депутат от ДПС от Хасково, Емил Коцев – директор на "Техноекспортстрой" и Красимир Георгиев.

Приложение № 5

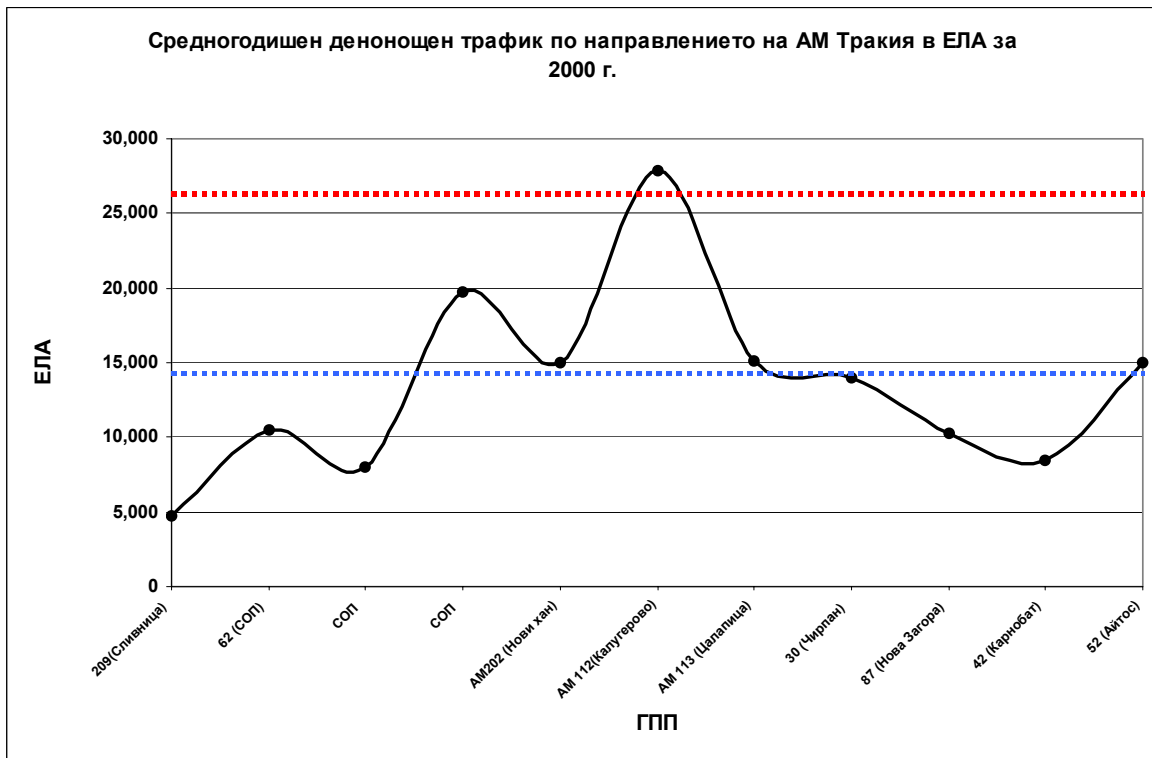
Източник: Прес-съобщението на МРРБ и Министър Церовски след сключването на сделката, цитирано от БТА, агенция "Фокус-нюз", в. "Дневник" и други:

- Концесионер: консорциум "Тракия", в който с 51% влизат три португалски компании, а 49% държат две български държавни дружества;
- Срок на договора: 35 години;
- Обща дължина на магистралата: 443 км;
- Срок за построяване: края на 2009 г.;
- Санкции при закъснение: от три до шест месеца - от 10 до 83 хил. евро на ден;
- Инвестиции: общо 717 млн. евро, от които 10% собствени средства на консорциума, а 90% - банкови заеми без държавна гаранция;
- Цена на километър: 2.7 млн. евро;
- Пътни такси от 2007 г.: определят се от правителството - вероятно от 2.5 евроцента на километър за леки автомобили до 12.5 евроцента за камиони до 12 т. Големите камиони ще купуват винетки;
- До 2014 г.: заради очаквания нисък трафик държавата ще финансира проекта със 170 млн. евро;
- От 2014 до 2022 г.: концесионерът ще връща парите плюс 175.8 млн. евро лихви;
- От 2003 г. до края: концесионерът ще плаща на държавата концесионно възнаграждение, което за 19-те години ще е общо 5 млрд. евро;
- Очаквана печалба на концесионера: 191.8 млн. евро за целия период.

Приложение № 6



Приложение № 7



Приложение № 8

ИЗСЛЕДВАНИЯ И ПРОГНОЗИ ЗА ТРАФИКА ПО НАПРАВЛЕНИЕТО НА АВТОМАГИСТРАЛА “ТРАКИЯ”

1. ПРОУЧВАНЕ ЗА СИСТЕМА НА ПЛАТЕНО ПРЕМИНАВАНЕ ПО АВТОМАГИСТРАЛА “СОФИЯ – ПЛОВДИВ – ОРИЗОВО” (Окончателен доклад 1996 г.)

Проучването е финансирано от ЕИБ и ЕБВР в рамките на Проект “Транзитни пътища и изпълнено” от Europistas S.E.S.A. (Испания) в сътрудничество със Skott Wilson Kirkpatrick Consulting Engineering (Великобритания).

При разработването на проучването са извършени редица преброявания и анкети, вкл. такава за влиянието на размера на тол-таксата върху нивата на трафика. От изследването се вижда, че при различните нива на трафика потокът, който ще се отклони от автомагистралата е различен за различните категории МПС:

Видове МПС	Отклонен трафик при такса 1.15 евроцента/км	Отклонен трафик при такса 2.3 евроцента/км
Леки автомобили	Около 18%	Около 95%
Товарни автомобили	0%	Около 30%

Автомобилното движение е моделирано с QVIEW, като е достигната много добра точност при валидирането на модела с трафика към 1995 г. Прогнозата за трафика е разработена в два сценария: нисък растеж и висок растеж, които се основават на еластичността на нарастването на автомобилния трафик спрямо ръста на БВП.

Окончателната прогноза в брой МПС по участъци е обобщена в следващата таблица:

Година	Средна денонощна годишна интензивност на движението (МПС/денонощие)	
	Нисък сценарий	Висок сценарий
Сечение при Нови Хан		
1997	13 071	13 864
2000 – действителен трафик	9 911	
2003	14 737	18 818
2010	16 389	24 380
2017	19 004	29 860
Сечение при Мирово		
1997	8 338	8 849
2000 – действителен трафик	16 928	
2003	9 339	12 005
2010	10 737	15 549
2017	12 116	19 040
Сечение при Мало Конаре		
1997	7 627	8 113
2000 – действителен трафик	9 616	
2003	8 589	10 984
2010	9 802	14 207
2017	11 051	17 302
Сечение при Белозем*		
1997	675	721
2000 – действителен трафик	7 991	

2003	760	973
2010	866	1 256
2017	975	1 535

Забележка: Към момента на изготвяне на проучването участъкът Пловдив – Оризово все още е бил в период на изграждане, което е причина за много ниските стойности на трафика при Белозем.

Основните изводи от проучването на EUROPISTAS са:

- Въвеждането на система за платено преминаване по АМ София – Пловдив – Оризово е финансово осъществимо при оценени разходи за въвеждането на системата от 11.4 млн. щ.д. (цени 1995 г.);
- Приходите биха били достатъчни за обслужване на заемите, взети за въвеждането на системата
- При сценария на нисък растеж, с облагане с ДДС на приходите и разходите по въвеждането, заемите могат да се изплатят за 14 години. Това е най-консервативния сценарий на изплащане на заемите, без подкрепа от страна на правителството и с прилагане на търговски лихвен процент;
- Препоръчителният размер на таксите от 0.9 лв./км (към 1995 година) с горните таксови коефициенти, води до приход, близък до размера на максимално постижимия. По-висок размер на таксите не води до по-високи приходи.

2. ПРОУЧВАНЕ И ОЦЕНКА НА ИКОНОМИЧЕСКАТА И ФИНАНСОВА ЕФЕКТИВНОСТ ОТ ИЗГРАЖДАНЕТО НА АМ “ТРАКИЯ” (ОРИЗОВО – ЖИТАРОВО) И АМ “ЧЕРНО МОРЕ” (ВЕТРЕН – ПРИСЕЛЦИ) КАТО ЧАСТ ОТ ТРАНСЕВРОПЕЙСКИ КОРИДОР № 8 (Окончателен доклад – август 1998 г.)

Проучването е финансирано от Националната програма ФАР и изпълнено в рамките на Рамков договор от консорциум от европейски фирми, ръководен от COWI с подизпълнител Институт по транспорт и комуникации. Конкретните експерти, работили по проучването са от GOPA GmbH и WS Atkins. Автомобилното движение за базовата 1995 г. е моделирано със SATURN с дънни за произход/предназначение, като е постигнато много висока степен на калибриране на модела.

Както и в предходното проучване прогнозата се базира на ръста на БВП и коефициенти на еластичност с 3 варианта: висок, среден и нисък. В това проучване е отразен резкия спад на БВП през 1996/1997 г. Използваните прогнози за ръста на БВП и съответно на пътническия и транспортен трафик по направление на автомагистралата са:

Година	Нисък	Среден	Висок
БВП спрямо базовата 1995 г. = 100			
2000	90.8	94.5	98.7
2005	98.5	108.3	121.3
2010	110.4	124.4	141.9
2015	130.8	144.2	160.2
Транспортна работа в пкм ³⁰ спрямо базовата 1995 г. = 100			
2000	93.3	96.0	99.0
2005	98.9	106.4	117.3
2010	108.1	120.1	136.9
2015	126.0	139.3	157.1
Транспортна работа в ткм ³¹ спрямо базовата 1995 г. = 100			
2000	89.7	93.9	98.6
2005	98.3	109.3	123.8
2010	111.6	127.2	146.8
2015	134.4	149.3	167.2

³⁰ пкм – пътничко-километри

³¹ ткм – тон-километри

Разработена е прогноза за трафика в 3 варианта:

- Без автомагистрала в участъка Оризово – Ветрен;
- С автомагистрала без тол-такси;
- С изграждане на АМ “Тракия” и АМ “Черно море” с платено преминаване.

За последния вариант са моделирани 2 под-варианта в зависимост от нивото на базовата тол-такса за леки автомобили и таксов коефициент 2.5 за тежкотоварните автомобили:

- 30 лв./км² (1.6 евроцента/км)
- 100 лв./км² (5.3 евроцента/км)

В следващата таблица е представена прогнозата за трафика по АМ “Тракия” без въвеждане на тол-такси:

Година	Средна денонощна годишна интензивност на движението (МПС/денонощие)	
	Среден сценарий	Висок сценарий
Сечение при Нови Хан		
2000	8 801	9 753
2000 – действителен трафик	9 911	
2005	9 938	10 335
2010	11 353	12 900
2015	13 222	14 772
Сечение при Калугерово		
2000	9 753	10 103
2000 – действителен трафик	16 928	
2005	11 004	11 450
2010	12 562	14 283
2015	14 628	16 356
Сечение при Цалапица		
2000	9 894	10 255
2000 – действителен трафик	9 616	
2005	11 181	11 626
2010	12 279	14 537
2015	14 886	16 642
Сечение между Пловдив и Оризово		
2000	8 613	8 918
2000 – действителен трафик	7 991	
2005	9 716	10 108
2010	11 090	12 597
2015	12 912	14 427
Сечение между Оризово и Стара Загора		
2000	6 442	6 671
2000 – действителен трафик	8 975	
2005	7 285	7 576
2010	8 331	9 443
2015	9 704	10 814
Сечение между Стара Загора и Ветрен		
2000	5 505	5 695
2000 – действителен трафик	5 312	
2005	6 219	6 459
2010	7 107	8 038
2015	8 275	9 209

Както се вижда от таблицата нивата на прогнозирания за 2000 г. трафик са много близки до действително отчетените такива (вариращи в диапазона от –8.8% до +6.8%) с изключение на

пункта при Калугерово, за който и в това проучване, както и в предходното, има много големи разминавания, даващи основания за съмнения относно коректността на използваните данни за този пункт за базовата 1995 г.

Данните за прогнозирания отлив на трафик при двете разглеждани нива на таксите са посочени в следващата таблица:

Базова година 1995	1.6 евроцента/км		5.3 евроцента/км	
	СГДИ ³²	Отлив в %	СГДИ	Отлив в %
Сечение при Нови Хан				
Леки автомобили	3 606	31.2 %	139	97.3 %
Товарни автомобили	825	15.3 %	525	46.1 %
<i>Общо</i>	4 431	28.7 %	664	89.3 %
Сечение при Калугерово				
Леки автомобили	2 753	54.1 %	0	100 %
Товарни автомобили	942	11% %	449	57.6 %
<i>Общо</i>	3 695	47.6 %	449	93.6 %
Сечение при Цалапица				
Леки автомобили	3 405	41.8 %	0	100 %
Товарни автомобили	898	12.1 %	710	30.5 %
<i>Общо</i>	4 303	37.4 %	710	89.7 %
Сечение между Пловдив и Оризово				
Леки автомобили	3 623	33.0 %	0	100 %
Товарни автомобили	690	15.4 %	547	33.0 %
<i>Общо</i>	4 313	30.7 %	547	91.2 %
Сечение между Оризово и Стара Загора				
Леки автомобили	2 468	33.5 %	0	100 %
Товарни автомобили	689	9.6% %	578	24.1 %
<i>Общо</i>	3 157	29.5 %	578	87.1 %
Сечение между Стара Загора и Ветрен				
Леки автомобили	2 149	35.3 %	0	100 %
Товарни автомобили	528	8.8% %	467	19.3 %
<i>Общо</i>	2 677	31. 4%	467	88.0 %

Окончателните изводи от проучването са:

- АМ “Тракия” (участъка Оризово – Ветрен) може да се самофинансира единствено в случаите, когато размерът на таксите е прекомерно висок и неприемлив;

³² СДГИ – средногодишна денонощна интензивност – бр. МПС/денонощие

- Строителните разходи в България са съпоставими с тези в Западна Европа (бел. около 60% от стойността на строителството е асфалтобетон и течни горива, които България внася и следователно няма основание разходите за тях да са по-ниски отколкото в други европейски държави). В западноевропейските държави е прието, че минималният трафик за да се самоиздържа една платена автомагистрала трябва да бъде 20 000 МПС/денонощие;
- Поради явни причини на неприемане от страна на обществото увеличаването на тол-таксите до безкрайност е невъзможно. Въвеждането на платеното преминаване по пътищата се възприема по-лесно от търговския товарен транспорт отколкото от частните ползватели на леки автомобили. Поради това се препоръчва таксовите коефициенти да бъдат увеличени, като така се повишат приходите от товарния търговски трафик без нарастване на основната такса, заплащана за леките автомобили;
- Концесионирането на изградения участък, заедно с този от Оризово до Бургас би облекчило финансовата схема, но при всички случаи ще бъде необходима субсидия от страна на държавата в размер на поне 30% от първоначалните разходи.

За да се осигури финансовата стабилност на проекта проучването също така препоръчва:

- Поетапно изграждане на липсващите участъци (първоначално едно платно за движение и при достигане на определени нива на трафика – изграждане на второто платно до пълен автомагистрален габарит;
- Определяне на специален данъчен режим за концесионера (освобождаване от определени данъци);
- Изготвяне на програма за субсидиране на проекта.