

Съобщение на Комисията съдържащо насоки относно държавната помощ, предоставяна в допълнение към финансовата помощ от Общността за създаването на морски магистрали

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 317/08)

УВОД

1. В Бялата книга „Европейската транспортна политика в перспективата на 2010 г.: време за вземане на решения“ от 2001 г. ⁽¹⁾ бе въведена концепцията за „морски магистрали“ във връзка с предоставянето на висококачествени транспортни услуги чрез корабоплаване на къси разстояния. Морските магистрали се състоят от инфраструктура, съоръжения и услуги, простиращи се на територията на поне две държави-членки. Тяхната успешна реализация ще допринесе за постигането на две основни цели на европейската транспортна политика — намаляване на задръстванията по шосетата и намаляване на въздействието на товарния транспорт върху околната среда. При междинния преглед на Бялата книга ⁽²⁾ бе отбелязано, че задръстванията по шосетата представляват все по-голям проблем, който струва на Общността равностойността на около 1 % от нейния БВП, както и че емисиите на парникови газове от транспорта застрашават изпълнението на целите по Протокола от Киото, а също така бе потвърдено и важното значение на морските магистрали.

ДОПЪЛНИТЕЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ЗА ПРОЕКТИТЕ ЗА МОРСКИ МАГИСТРАЛИ ПО ПРОГРАМАТА „МАРКО ПОЛО II“

2. В глава 10 от Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт ⁽³⁾ се дава възможност, при известни условия, да бъде подпомагано стартирането на нови или подобрени услуги, основаващи се на корабоплаване на къси разстояния, при максимална продължителност на помощта от 3 години и максимален интензитет 30 % от експлоатационните разходи плюс 10 % от инвестиционните разходи.
3. Втората програма „Марко Поло“ (наричана по-нататък тук „Марко Поло II“), въведена с Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003 ⁽⁴⁾, представлява един от двата инструмента на Общността за пряко финансиране и изрично е в подкрепа морските магистрали — като една от петте подпомагани дейности за избягване на ползването на автомобилен транспорт и за пренасочване от автомобилния към други видове транспорт. По Програмата „Марко Поло II“ се оказва помощ предимно за тази част от дейностите по отношение на морските магистрали, която е свързана с предоставянето на услуги. Помощта се дава главно въз основа на ежегодни покани за предложения за проекти, насочени към основните участници в тази дейност от страна на съответния отрасъл. Размерът на предоставяната финансова помощ се ограничава от наличните суми за безвъзмездна помощ по Програмата „Марко Поло“. Също така, финансиране във връзка с морските магистрали може да бъде предоставяно и в рамките на Регионалната политика.
4. Съгласно член 5, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1692/2006, по Програмата „Марко Поло II“ при известни условия са приемливи за финансиране от страна на Общността „дейностите за морски магистрали“, при максимален интензитет 35 % от цялостните разходи за създаване и експлоатиране на транспортна услуга и максимална продължителност 60 месеца, както това е посочено в приложение I, точка 1, буква а) и точка 2, буква а) от колона Б.
5. Текстът на член 7 от Регламент (ЕО) № 1692/2006 гласи: *„Финансовата помощ от Общността за дейности, обхванати от Програмата, не следва да пречи тези дейности да бъдат финансирани с държавна субсидия на национално, областно или местно ниво, доколкото такава субсидия е съвместима със споразуменията за държавните субсидии, заложиени в Договора, и е в рамките на кумулативните ограничения, определени за всеки вид дейност в приложение I“.*
6. Следователно, съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 1692/2006, властите на държавите-членки могат да допълват финансирането от Общността чрез предоставяне на свои собствени финансови ресурси за проекти, избрани съгласно посочените в Регламента критерии и процедури и в рамките на посочените в Регламента ограничения. Целта на разпоредбите в член 7 от Регламент (ЕО) № 1692/2006 е да се въведе възможност за предприятията, интересуващи се от разработването на подобен проект, да разчитат на

⁽¹⁾ COM(2001) 370.

⁽²⁾ COM(2006) 314 окончателен: Съобщение на Комисията до Съвета и Европейския парламент „Нека Европа пропълзи да се движи — Устойчива мобилност за нашия континент — Междинен преглед на Бялата книга за транспорта на Европейската комисия от 2001 г.“.

⁽³⁾ Съобщение на Комисията, C(2004) 43 (ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3).

⁽⁴⁾ OVL 328, 24.11.2006 г., стр. 1.

предварителен определен размер на публично финансиране, независимо от коя институция точно идва то. Фактически може да се случи така, че финансовите ресурси на Общността, предназначени за целите във връзка с Регламент (ЕО) № 1692/2006, да се окажат недостатъчни за предоставянето на всички избрани проекти на максимално възможната от нормативна гледна точка помощ. Действително, ако в дадена година бъдат подадени голям брой отговарящи на условията предложения за проекти, на някои от проектите би могло да се предоставят само ограничени суми по линия на финансирането от страна на Общността. И ако, от една страна, наличието на голям брой избрани проекти би било признак за успех на Програмата „Марко Поло II“, този успех би бил изложен на риск, ако част от предприятията бъдат принудени да оттеглят своите предложения или бъдат обезкуражени да правят бъдещи предложения поради липсата на достатъчно публично финансиране, необходимо за стартирането на съответните услуги. Нещо повече, фиксирането на предварително определен размер на публичното финансиране, на който да може да се разчита, е от съществено значение за потенциалните предложители.

7. При така описаното положение, Комисията забеляза, че сред заинтересованите страни и властите на държавите-членки съществуват съмнения относно възможността властите на държавите-членки да предоставят допълнителна държавна помощ за проектите по Програма „Марко Поло II“, надвишаваща позволената помощ за корабоплаване на къси разстояния съгласно глава 10 от Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт. Действително, условията за приемливост на схемите за подпомагане съгласно Насоките за държавна помощ за морския транспорт малко се различават от тези по Програмата „Марко Поло II“. В Насоките максималният интензитет е определен като 30 % от експлоатационните разходи (а съответната стойност по Програмата „Марко Поло II“ е 35 % от цялостните разходи), а максималната продължителност е три години (докато по Програмата „Марко Поло II“ е пет години). Наличието на тези различия вероятно е внесло объркване сред потенциалните предложители на дейности във връзка с морските магистрали.
8. Поради горепосочените причини, Комисията смята, че максималното времетраене и максималният интензитет на държавната помощ и на финансирането от Общността за проекти, избрани съгласно Регламента, следва да бъдат едни и същи. Следователно, въз основа на член 87, параграф 3, буква в) от Договора за създаване на Европейската общност, в случай на отсъствие на финансиране от страна на Общността, или до съответния размер, който не е покрит от финансиране от страна на Общността, Комисията ще дава разрешение за държавна помощ за стартиране на проекти за морски магистрали по Програма „Марко Поло II“, при максимален интензитет на помощта 35 % и максимално времетраене пет години ⁽¹⁾. Същото се отнася и за тези проекти, които са избрани по Програмата „Марко Поло II“, но за които в крайна сметка се предоставя финансова помощ чрез Европейския фонд за регионално развитие (European Regional Development Fund — ERDF) ⁽²⁾ или чрез Кохезионния фонд ⁽³⁾.
9. Стартовата помощ за експлоатационните разходи не може да надхвърля горепосочените стойности на времетраенето и интензитета, независимо от кой източник идва финансовата помощ. Помощта не може да се съчетава с компенсация за публична услуга. Комисията също така напомня, че за едни и същи приемливи за финансиране разходи не могат да се ползват помощи по линията на два различни финансови инструмента на Общността.
10. Държавите-членки следва да уведомяват Комисията за своите намерения да предоставят, въз основа на настоящото Съобщение, държавна помощ на проекти, избрани съгласно Регламент (ЕО) № 1692/2006.

ДОПЪЛНИТЕЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ЗА ПРОЕКТТЕ ЗА МОРСКИ МАГИСТРАЛИ ПО ПРОГРАМАТА ЗА ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА (TEN-T)

11. В член 12а от Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа ⁽⁴⁾ е предвидено, с цел създаване на морски магистрали, концентриране на „товаровите потоци по морските пътища по такъв начин, че да се подобрят съществуващите морски транспортни връзки и да се създадат нови жизнеспособни такива връзки с редовен и чест транспорт на стоки между държавите-членки, така че да се намалат задръстванията по шосетата и да се подобри достъпът до периферни и островни области и държави“. Дадена трансевропейска мрежа от морски магистрали трябва да включва съоръжения и инфраструктура в поне две пристанища в две различни държави-членки.
12. Насоките на Общността за разработването на трансевропейската транспортна мрежа се отнасят преди всичко за помощта от страна на Общността за изграждането на инфраструктура, включително и във връзка с морските магистрали. Но също така, текстът след второто тире на член 12а, параграф 5 от

⁽¹⁾ Следва да се отбележи, че клаузата от приложение I, точка 2, буква б) от Регламента за Програмата „Марко Поло II“ (отнасяща се за ограниченията за финансовата помощ във връзка с количеството пренос на товари, което действително е пренасочено от автомобилния към морския транспорт) се отнася само за финансовата помощ от Общността, а не и за допълващата държавна помощ, която е предмет на настоящото Съобщение.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 1080/2006 от 5 юли 2006 г. (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 1).

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 1084/2006 от 11 юли 2006 г. (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 79).

⁽⁴⁾ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

Решение № 1692/96/ЕО предвижда възможност за предоставяне на помощ от страна на Общността и за стартиране на проект за транспортни услуги, без това да е в противоречие с членове 87 и 88 от Договора за създаване на Европейската общност. Тази помощ може да се предостави до степента „сметена за необходима за финансовата жизнеспособност на проекта“. И действително, би могло да се случи така, че предложеният даден проект консорциум от пристанища и оператори да понесе загуби при стартирането на проекта — по време на началния период на предоставянето на услуги, свързани с морски магистралаи.

13. Съгласно Насоките на Общността за разработването на трансевропейската транспортна мрежа, финансова подкрепа за стартирането на проекти може да се предоставя само за „надлежно обосновани капиталови разходи“, което следва да се разбира като помощ за инвестиционни разходи. Това би могло да включва и амортизационните разходи за кораби, предназначени за извършване на тази услуга ⁽¹⁾. Съгласно Насоките на Общността за разработването на трансевропейската транспортна мрежа, финансовата помощ за стартирането на проекти е ограничена за период до две години и е с максимален интензитет 30 %.
14. За проектите по Програмата за трансевропейската транспортна мрежа могат да бъдат предоставяни финансови ресурси и от държавите-членки, в степента, доколкото има недостиг на финансиране от Общността. За случая на стартиране на корабоплавателни услуги, обаче, в текста във второто тире на член 12а, параграф 5 от Решение № 1692/96/ЕО се прави позоваване на разпоредбите по отношение на държавната помощ в Договора за създаването на Европейската общност. Следователно, държавите-членки могат да предоставят допълнителна финансова помощ в степента, доколкото има недостиг на финансиране от Общността, но спазвайки правилата за държавната помощ. Тъй като указания за прилагането на тези правила в областта на корабоплаването на къси разстояния са дадени в глава 10 от Насоките за държавна помощ за морския транспорт, тези указания се отнасят и за допълващата държавна помощ. От друга страна, обаче, в Насоките за държавна помощ за морския транспорт се дава възможност за подпомагане на инвестиционни разходи с максимален интензитет от 10 % в продължение на 3 години. В резултат на това, ако даден проект за морска магистрала бъде избран като проект по Програмата за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), но не му бъде предоставена максимално възможната помощ от Общността, т.е. 30 % в продължение на две години, би могло да възникне такава ситуация, че този проект да не успее да получи максимално възможната сума, ако държавната помощ не може да надмине 10 % в продължение на три години, които са разрешени от Насоките на Общността за държавната помощ за морския транспорт. Нещо повече, различието на максимално възможното времетраене на помощта по двете схеми (две години съгласно Решение № 1692/96/ЕО и три години съгласно Насоките на Общността за държавната помощ за морския транспорт) може да доведе до възникване на несигурност и объркване. С оглед на постигането на яснота и за да може да има предварително фиксирано ниво на помощта за предприятия, участващи в проекти за морски магистралаи по Програмата за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), максималният интензитет и максималното времетраене на допълващата държавна помощ, предоставяна от държавите-членки, трябва да са същите като съответните максимален интензитет и времетраене на финансовата помощ от Общността.
15. По така посочените причини, въз основа на член 87, параграф 3, буква в) от Договора за създаване на Европейската общност, в случай на липса на финансиране от страна на Общността на помощ за стартиране на проект, или за тази част от тази помощ, която не е покрита от финансиране от Общността, Комисията ще разрешава държавна помощ за инвестиционни разходи с максимален интензитет от 30 % и максимално времетраене две години за проекти, съответстващи на изискванията на член 12а от Решение № 1692/96/ЕО и избрани съгласно процедурата, посочена в Регламент (ЕО) 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи ⁽²⁾. Същото се отнася и за случая, когато държавите-членки решат да предоставят финансова помощ на проекта чрез Европейския фонд за регионално развитие или чрез Кохезионния фонд.
16. Стартовата помощ за инвестиционни разходи не може да надхвърля посочените в съответната точка стойности на времетраенето и интензитета, независимо от кой източник идва финансовата помощ. Помощта не може да се съчетава с компенсация за публична услуга. Комисията също така напомня, че едни и същи приемливи за финансиране разходи не могат да се ползват помощи по линията на два различни финансови инструмента на Общността.
17. Държавите-членки следва да уведомяват Комисията за своите намерения да предоставят, въз основа на настоящото Съобщение, държавна помощ на проекти, избрани съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007.

ПРИЛАГАНЕ

18. Комисията ще прилага указанията, посочени в настоящото Съобщение, от следващия ден след датата на публикуването му в Официален вестник.

⁽¹⁾ Наръчник (Vademecum) от 28 февруари 2005 г., издаден съвместно с поканата за предложения за проекти за трансевропейската транспортна мрежа от 2005 г. (TEN-T 2005); член 4, параграф 3 (Помощ за стартиране на проекти, отнасяща се за капиталовите разходи).

⁽²⁾ OВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.